



universität
wien

MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

„Österreich und die Neue Seidenstraße / Austria and the
New Silk Road“

verfasst von / submitted by

Manuel Guger BEd

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Master of Education (MEd)

Wien, 2021 / Vienna 2021

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

UA 199 500 510 02

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Masterstudium Lehramt Sek (AB) UF Bewegung und
Sport UF Geografie und Wirtschaftskunde

Betreut von / Supervisor:

Univ.- Prof. Dr. Mag. Alois Humer

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	1
1. Einleitung	2
1.1. <i>Forschungsinteresse – Forschungsfragen</i>	3
1.2. <i>Methodik</i>	6
2. Die Seidenstraße – ein historischer Rückblick	8
3. Die Neue Seidenstraße	14
3.1. <i>Begriffserklärung</i>	14
3.2. <i>Handelsrouten (Landwege, Seewege)</i>	19
3.3. <i>Das Projekt „One Belt, One Road“ (OBOR)</i>	21
4. Die Neue Seidenstraße und Europa	30
4.1. <i>Transeuropäisches Verkehrsnetz</i>	30
4.2. <i>Seidenstraße – 16+1 Initiative</i>	34
4.3. <i>Europäische Seidenstraße</i>	40
5. Österreich und die Neue Seidenstraße	48
5.1. <i>Status Quo</i>	48
5.2. <i>Potenziale versus Risiken der Neuen Seidenstraße für Österreich</i>	52
5.3. <i>Breitspurprojekt – Verlängerung der Breitspur</i>	57
5.4. <i>Terminal – und seine Standortfrage</i>	61
5.4.1. <i>Standortalternative 1</i>	65
5.4.2. <i>Standortalternative 2</i>	67
5.4.3. <i>Standortalternative 3</i>	69
5.4.4. <i>Standortalternative 4</i>	72
5.4.5. <i>Standortalternative 5</i>	75
5.4.6. <i>Nullalternative</i>	81
6. Ergebnisse	86
6.1. <i>Handlungsempfehlungen</i>	86
6.2. <i>Ergebnisse - Beantwortung der Forschungsfragen</i>	86
7. Conclusio	96
8. Abstract (engl./dt.)	102
9. Verzeichnisse	105

9.1. Literaturverzeichnis	105
9.2. Abbildungsverzeichnis	109
9.3. Tabellenverzeichnis.....	109
10. Anhang.....	110
10.1. Interview 1	110
10.2. Interview 2	116
10.3. Interview 3	123
10.4. Interview.....	132
10.5. Interview 5	139

Abkürzungsverzeichnis

AIIB	Asian Infrastructure Investment Bank
BRI	Belt and Road Initiative
CEF.....	Connecting Europe Facility
COSCO	China Ocean Shipping Company
EFSI.....	Europäischer Fonds Strategische Investitionen
EIB	Europäische Investitions Bank
EIF	Europäischer Investment Fonds
ESIF.....	Europäischer Struktur u. Investitions Fonds
EU	Europäische Union
FDI	Foreign Direct Investment
GGS.....	Going Global Strategie
MIC25.....	Made in China 2025
MOEL.....	Mittel- Ost Europäische Länder
OBOR.....	One Belt One Road, One Belt One Road
OEMS.....	Original Equipment Manufactures
SRF.....	Silk Road Fonds
TEN	Trans- Europäisches Netzwerk
WTO	World Trade Organisation

Vorwort

Österreich und die Neue Seidenstraße lautet das Thema meiner Masterarbeit. Die Motive für diese Themenwahl liegen zum einen in meiner starken Verbundenheit zu Österreich und zum anderen in meiner Vorliebe zur Geschichte. Demzufolge trachtete ich bei der Themenwahl meiner Masterarbeit stets danach einen direkten Bezug zu Österreich herzustellen. Auf das konkrete Thema „Österreich und die Neue Seidenstraße“ bin ich dann durch meinen Betreuer Univ.- Prof. Dr. Blotevogel gestoßen. Auch wenn die Räder der Literaturrecherche zunächst äußerst holprig ins Rollen kamen, so stoß ich durch akribische Arbeit und die wertvollen Tipps von Prof. Blotevogel stetig auf mehr Informationen. Als ich dann auf eigene Initiative zusätzlich noch Interviewpartner gefunden hatte, war der Weg zur Realisierung der Arbeit von der Methodik her geebnet.

Nun ist es mir persönlich einige Dankesworte an Personen auszusprechen, die mir auf meinem Weg sehr geholfen haben. Zunächst ergehen die Dankesworte an Herrn Prof. Blotevogel. Ihm gebührt nicht nur Dank für seine tatkräftige Unterstützung bei der Eingrenzung des Themas, sondern auch für sein wertvolles, methodisches und fachliches Feedback und das geduldige Beantworten meiner Fragen.

Ebenso möchte ich mich bei allen fünf Experten bedanken, die mir ihre Zeit geschenkt haben und im Rahmen meiner Befragung tiefe Einblicke in ihre Erfahrungen und Einschätzungen gewährt haben.

Last but not least gebühren meinem engsten familiären Kreis Worte des Danks. Besonders bedanken möchte ich mich in diesem Sinne bei meinen Eltern. Sie waren es, die mir das Bachelorstudium und nun auch das Masterstudium möglich gemacht haben. Sie waren auch diejenigen, die mir vom ersten Tag des Bachelorstudiums bis zum Abschluss der Masterarbeit stets Mut

1. Einleitung

Die Neue Seidenstraße (‘Belt and Road Initiative’, kurz BRI) Chinas ist heute auch in Europa in aller Munde. Auch wenn es durch die Covid-19- Problematik ein wenig in den Hintergrund gedrängt wurde, bleibt die Seidenstraßeninitiative ein omnipräsentes und zukunftssträchtiges Thema (vgl. BREINBAUER & LEITNER 2020: 3). Der Terminus der Seidenstraße reicht nun aber weit bis in die Antike zurück. Damals bezeichnete die Seidenstraße ein System von Handelswegen, welche den Raum des heutigen China im Altertum, sowie in Teilen des Mittelalters über Zentralasien mit Südostasien, dem Nahen Osten, dem Mittelmeerraum und Europa verbanden. Die Netzwerke der Seidenstraße waren fundamentale Transmissionsriemen für Rohstoffe, Waren, Kunst, Kultur, Wissenschaft und Technik. Über multikulturelle, multiethnische und multilinguale Handels- und Kulturzentren konnten sich Informationen und Know- How verbreiten (vgl. FELLNER, In: MÜLLER & BUCHAS, 2017: 17). Infolgedessen entstanden die Bewegungen zur Neuen Seidenstraße. Sie ist die Wiederentdeckung bzw. die Weiterentwicklung der antiken Strömungen. Gleichsam wird mit dem Begriff Seidenstraße oft auch der Bogen zum antiken Handels- und Warenaustausch zwischen Europa und China geschlagen. Hingegen bringt man mit dem Terminus Neue Seidenstraße eine neue Form der Zusammenarbeit zwischen europäischer Seite und chinesischer Seite in Verbindung (vgl. INTERVIEW 3: 1). Die Neue Seidenstraße ist also eine chinesische Initiative. Sie ist ein relativ geschickter Schachzug der chinesischen Regierung, um ein Branding mit einer Vielzahl von Infrastrukturprojekten aufzubauen. Überdies sieht Holzner in der Neuen Seidenstraße die Absicht China wieder ins Zentrum der Welt zu rücken. Die Intention ist es über die Neue Seidenstraße Anschluss an die wohlhabenderen Teile des westlichen Teils des eurasischen Kontinents zu finden (vgl. INTERVIEW: 2: 1).

Im Herbst 2013 war es dann schlussendlich so weit. Das Projekt wurde vom chinesischen Staatspräsidenten Xi Jinping eingeläutet. Die umfangreiche „One Belt One Road Initiative (kurz OBOR) bzw. „Ein Gürtel – Eine Straße – Initiative“ hat sich zum Ziel gesetzt die Länder und Regionen der historischen Seidenstraße zu einem großen Wirtschaftsraum zu integrieren. Das OBOR – Projekt ist ein gigantisches, denn es umfasst 65 Länder und mit 4,4 Milliarden Menschen in etwa 62% der

Weltbevölkerung. Die Schwerpunkte der Initiative liegen im Auf- und Ausbau von Infrastruktur in den Bereichen Transport (Hochgeschwindigkeitszüge, Flughäfen, Straßen sowie maritimer Infrastruktur). Ebenso sind Energieversorgung und Telekommunikation zentrale Themen (vgl. FELLNER, In: MÜLLER et al. 2017: 34).

Die Beziehungen zwischen Europa und China, welche mit den Bestrebungen der Neuen Seidenstraße intensiviert werden sind für Österreich aus politischer, wirtschaftlicher und kultureller Sicht von großer Bedeutung (vgl. FISCHER: In MÜLLER et al., 2017: 14). Österreichische Anschlussstellen an die Neue Seidenstraße gibt es zu Genüge. Die bedeutende Rolle Österreichs im Rahmen der transeuropäischen Verkehrsnetze in Konnex mit dem angestrebten EU- China Konnektivitätsziel der Seidenstraßeninitiative sorgt für eine direkte Anbindung an die geplante Straßen- und Bahninfrastruktur (vgl. GLATZ. In: MÜLLER et al., 2017: 66).

Österreich und Wien haben gute Chancen, um zur zentralen Drehscheibe für den internationalen Gütertransport zwischen dem adriatischen Raum und Westeuropa, sowie zwischen Osteuropa und West-/ Zentraleuropa zu avancieren. Attribute, wie die zentrale geographische Lage innerhalb Europas, die gute intermodale Vernetzung, sowie die stetig gewachsene Infrastruktur unterstreichen diese These. Um diesen zentralen Part verwirklichen zu können, braucht Wien einerseits gezielte Investitionen in Verkehrsinfrastruktur, wie beispielsweise die Stärkung der Konnektivität und Multimodalität vom Schienen- und Straßenverkehr (vgl. FLAMM, In: MÜLLER et al., 2017: 76). Ein Beispiel wäre die Breitspurverlängerung von Osteuropa bis nach Ost Österreich bzw. bis nach Wien (vgl. MÜLLER et al., 2017). Für Österreich wäre es in vielerlei Hinsicht empfehlenswert eine umfassende Strategie zu gestalten und durchzuführen, um Wien zu einer zentralen Drehscheibe für Güter und Personenverkehr auf der Neuen Seidenstraße zu machen (vgl. MÜLLER et al., 2017: 76).

1.1. Forschungsinteresse – Forschungsfragen

Die Thematik der Neuen Seidenstraße ist global gesehen ein brisantes und aktuelles Thema. Auch in der österreichischen Politik wird die Anbindung Österreichs an die Neue Seidenstraße kontrovers diskutiert. „Neue Seidenstraße: Fluch oder Segen? Sie ist die Jahrhundertchance für den österreichischen Handelsstandort“ (REGGENTIN,

2019: 1). Der Zentralverband Spedition & Logistik bringt seine Position kurz und prägnant zum Ausdruck. Der Verbandspräsident lehnt sich noch weiter raus und ist der Ansicht, dass Furcht und Boykott vor dem größten Handelsprojekt aus der europäischen Sicht vollkommen unangebracht sind. Würden wir dieses Projekt tatsächlich verwehren, so würde es Europa per se nicht schützen, sondern schaden (vgl. REGGENTIN 2019: 1). Wie steht es in dieser heißen Thematik um Österreich? Wirtschaftsverbände und Wirtschaftskammer äußern sich stark pro Neue Seidenstraße und sehen einige Potenziale.

Betreffend der Breitspurinitiative, genauer dem Ausbau der Breitspurbahn, scheint es so, als ob die 'Schienen' seitens des Bundes gelegt wären. Das strategische Prüfverfahren konnte positiv abgeschlossen werden. Somit liegt der Abschlussbericht offen dar. Nationalrat Köllner, sowie Landtagsabgeordneter Brandstätter teilen die Überzeugung, dass die Weichen für den Ausbau der Breitspurbahn gelegt sind. Demzufolge liegen dem Bau von Schienen und Trassen keinerlei Steine im Weg. Ein Problem, welches die Umsetzung des Projekts unter anderem verzögert, ist jenes, dass der Slowakei für ihren Teil des Ausbaus derzeit nicht die finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Es gäbe jedoch liquide Privatinvestoren, welche den Ausbau der Breitspur vorantreiben und finanzieren wollen. Dies legitimiert die Vermutung, dass das Projekt nicht auf Eis liegt, sondern dass Ministerin Gewessler nicht die Verantwortung übernehmen möchte (vgl. TITZ 2021: 21). Während wie bereits erwähnt Wirtschaftsverbände und Wirtschaftskammer die Befürworter des Projekts sind (vgl. REGGENTIN 2019: 1f.), so driften die Meinungen in der Politik auseinander. Die Politik steht der ganzen Thematik skeptisch gegenüber. Ein einheitliches politisches Vorgehen wäre wünschenswert. Dieses fehlt aber nicht nur auf österreichischer Basis, sondern auch EU- weit (vgl. REGGENTIN 2019: 2). Die Brisanz der Thematik rund um die Neue Seidenstraße ist hoch. Während die Wirtschaft vehement auf die Neue Seidenstraße drängt, herrscht politische Uneinigkeit. Unternehmerinnen und Unternehmer sehen die positiven Elemente einer Anbindung in der zunehmenden Bedeutung des Landes als zentrale Handelsdrehscheibe. Hingegen sieht das Bürgertum die Vorteile konkret im Projekt verbundenem Wirtschaftswachstum in Kombination mit Schaffung von neuen Arbeitsplätzen. Demgegenüber driften die Meinungen in der Politik auseinander. Während der Nationalratsabgeordnete Norbert Hofer (FPÖ) ein

Befürworter des Projektes ist. „Österreich befindet sich zwar noch nicht an der Seidenstraße, wir arbeiten aber daran“ (REGGENTIN 2019: 2). Bundeskanzler Sebastian Kurz hat trotz grundsätzlicher Unterstützung keine Absichtserklärung unterzeichnet und auch der Abteilungsleiter für Wirtschaft und Mobilität beim Amt der Kärntner Landesregierung Albert Kreiner schwingt Skepsis mit. Bei aller Wichtigkeit und Faszination des Konzepts müssen Europa und auch Österreich aufpassen die Chancengleichheit für die heimischen Unternehmen und Regionen zu wahren (vgl. REGGENTIN 2019: 3).

Der Fokus dieser Masterarbeit liegt nun gezielt auf der Neuen Seidenstraße und deren Einfluss auf Österreich. Ebenso soll im Zuge der Masterarbeit herausgearbeitet werden, inwiefern Österreich aktiv an die Neue Seidenstraße angebunden werden kann. Dazu stehen die Diskussionen um den Ausbau der Breitspurbahn, sowie die Errichtung eines modernen Güterverkehrszentrums, bzw. eines Terminals im Raum. Die Thesis soll den aktuellen Stand rund um die Thematik der Verlängerung der Breitspur kritisch analysieren. In weiterer Folge soll dann eine Antwort auf die Frage gefunden werden, welche Elemente für und wider des Baus eines Güterterminals auf österreichischem Staatsgebiet spricht.

Grundsätzlich zielt nun die Masterarbeit darauf ab, den Einfluss sowie das Potenzial der Neuen Seidenstraße für Österreich kritisch zu analysieren. Ebenso liegt der Fokus darauf, die Möglichkeiten und Methoden aufzuzeigen, wie sich Österreich aktiv gestalterisch in den Ausbau der Neuen Seidenstraße integrieren kann.

Hierzu die erste Forschungsfrage:

- Inwiefern soll/ kann sich Österreich im Bahnausbau zwischen China und Europa selbst aktiv/ gestalterisch zeigen?

Eine hypothetische Überlegung lässt vermuten, dass eine stärkere Aktivität Österreichs im Ausbau der Bahn/ im Ausbau der Breitspur positive Korrelationen hervorruft. Je mehr sich Österreich also in den Bahnausbau involviert, umso besser dockt Österreich (auch durch den Anschluss an die mittel- und osteuropäischen Länder) an die Neue Seidenstraße an.

Anhand der zweiten Forschungsfrage sollen die Möglichkeiten aufgezeigt werden, welche sich Österreich bieten, um an der Neuen Seidenstraße partizipieren zu können.

In gleicher Weise sollen die möglichen Standorte zur Realisierung des KLV- Terminals kritisch analysiert und untereinander verglichen werden.

Diesbezüglich lautet die Forschungsfrage folgendermaßen:

- Inwiefern kann Österreich an die Neue Seidenstraße anschließen und welche Standorte kommen für die Errichtung eines KLV- Terminals in Frage?

Die eingangs erwähnten Gedankengänge, sowie die Forschungsfrage legitimieren die Hypothese, dass die Chancen der Anbindung Österreichs an die Neue Seidenstraße intakt sind. Ebenso lässt sich die Vermutung anstellen, dass die Errichtung des KLV- Terminals am idealen Standort in Österreich mit positiven Auswirkungen für die unterschiedlichsten Stakeholder einhergeht.

1.2. Methodik

Um die beiden Forschungsfragen beantworten zu können bedarf es einer entsprechenden Methodik. Die Antworten sowohl auf die erste als auch auf die zweite Forschungsfrage sollen zum einen durch eine fundierte Literaturrecherche, zum anderen durch die Führung von Experteninterviews, gefunden werden.

Die primäre Datenbank, welche für die Quellensuche verwendet wurde, ist u:search. Zusätzlich wurden abgesehen von google scholar, wissenschaftliche Journals und Publikationen sowie diverse aktuelle Medienberichte aus Tageszeitungen und Zeitungsartikel herangezogen. In der primären Datenbank (u: search) wurden gefundene wissenschaftliche Artikel und etwaige andere Publikationen in Journals miteinbezogen, um über die Schneeballstrategie in den dortigen Referenzen weitere geeignete Quellen zu finden. Zunächst wurde nach verschiedenen Schlüsselwörtern gesucht, um eine möglichst große und uneingeschränkte Anzahl an verschiedenen Studien zu finden. In den folgenden Prozessen wurde die gefundene Literatur gescreent und gefiltert, um die Thematik möglichst genau, aber dennoch breit abdecken zu können.

Die zweite Forschungsfrage behandelt die Lage Österreichs im Verhältnis zur Neuen Seidenstraße, sowie die Frage nach dem idealen Standort des KLV Terminals. Dahingehend war es die Intention Experteninterviews mit unterschiedlichsten Vertretern zu führen. Infolgedessen wurden Experteninterviews mit dem Geschäftsführer der Breitspur Planungsgesellschaft GmbH, mit einem Vertreter des

Wiener Instituts für Internationale Wirtschaftsvergleiche, mit dem Geschäftsführer der SINOplex Gruppe, mit einem Vertreter der Wirtschaftskammer Niederösterreich und mit dem Rektor der FH Wien geführt. Die Anzahl der Experteninterviews wurde bewusst mit fünf gewählt, um verschiedenste Ansichten, Argumentationen ins Boot holen zu können, um in weiterer Folge die Thematik breit abdecken zu können. Den Kontakt zu den Experten konnte ich durch Eigeninitiative herstellen. Die COVID-19 Situation hat uns alle dazu gezwungen, via Online-Meetings, Online-Konferenzen usw. zu kommunizieren. Diese Tools wurde auch in die Methodik der Masterarbeit inkludiert, denn vier der fünf Interviews haben Online via Zoom, Big Blue Button oder Skype stattgefunden. Das Erste, mit Herrn Schierhuber, dem Geschäftsführer der Breitspur Gesellschaft mbH hat jedoch Face- to – Face stattgefunden. Zeitlich gesehen waren alle Expertengespräche mit einer Länge von rund 25 – 30 Minuten in etwa gleich lang.

Nun, wie bereits erwähnt sollen Literaturrecherche und Experteninterviews detaillierte und umfassende Antworten auf die beiden Forschungsfragen liefern. Die Kapitel sind aufbauend und chronologisch strukturiert. Das zweite Kapitel gewährt einen ersten Einblick in die Thematik der Seidenstraße. Es liefert einen historischen Rückblick, zeigt die Höhepunkte und den Niedergang der historischen Seidenstraße auf und liefert das nötige Hintergrundwissen, um sich in weiter Folge der Neuen Seidenstraße widmen zu können. Das dritte Kapitel ist in drei Unterkapitel aufgesplittet. Im ersten Teil wird der Terminus der Neuen Seidenstraße genauer erläutert, ehe im zweiten Part die Handelsrouten exakt dargestellt werden. Hierbei werden sowohl Verbindungen via Land, als auch die maritimen Handelsrouten erläutert. Im dritten Teil des dritten Kapitels wird das Projekt One Belt One Road (OBOR) präsentiert.

Im vierten Kapitel wird der Draht zwischen der Neuen Seidenstraße und Europa aufgezeigt. Das fünfte Kapitel ist der umfangreichste Abschnitt der Arbeit. In diesem Part wird Österreich mit der Neuen Seidenstraße in Verbindung gebracht. Beginnend mit der Darstellung des Status Quo, geht es dann weiter mit einer Gegenüberstellung der Potenziale und Risiken der Neuen Seidenstraße für Österreich. Ebenso geht das fünfte Kapitel mit dem Breitspurprojekt, sowie der Diskussion rund um den Terminal und seinem idealen Standort darauf ein, inwiefern Österreich an die Neue Seidenstraße Anschluss finden kann. Im sechsten Kapitel werden die gewonnen

Ergebnisse und Erkenntnisse, sowohl aus der Literaturrecherche als auch aus den Interviews dargestellt und mögliche Handlungsempfehlungen abgeleitet, ehe im siebenten Kapitel die Conclusio folgt. Abgerundet wird die Masterarbeit im Kapitel Nummer acht vom Abstract, welches sowohl in Deutsch als auch in Englisch vorzufinden ist.

2. Die Seidenstraße – ein historischer Rückblick

Obwohl es die Seidenstraße schon seit der Antike gibt, so ist der Terminus „Seidenstraße“ wesentlich jünger. Die Bezeichnung „Seidenstraße(n)“ stammt vom deutschen Geographen und Kolonialisten Ferdinand von Richthofen. „Seidenstraße(n)“ subsummiert ein System von Handelswegen, welche den Raum des heutigen China in der Antike und in Teilen des Mittelalters über Zentralasien mit Südostasien, dem Nahen Osten, dem Mittelmeerraum und Europa verbanden. Wüsten, Oasen, Hochgebirge sowie Steppen waren und sind prägend für die kontinentalen Alten Seidenstraßen (vgl. FELLNER, In: MÜLLER et al. 2017: 17). Zusätzlich ist anzumerken, dass von Richthofen der erste war, der den Landweg von Nordchina über die Oasen zwischen den Wüsten Gobi und Takla Makan nach Ost Turkestan und weiter über Zentralasien Richtung Europa wissenschaftlich bearbeitet hatte. Dies legitimiert einmal mehr die These, dass die Ursprünge des Begriffs „Seidenstraße“ auf ihn und das Jahr 1877 zurückgehen (vgl. FROHNER 2018: 1).

Weiter zum Konstrukt der Alten Seidenstraße. Das Konzept der Alten Seidenstraße liegt nicht einer strategischen Planung zu Grunde, vielmehr einer schrittweisen Kombination zahlreicher bereits bestehender Handelswege (vgl. HARTMANN, MAENNIG, WANG, 2017: 167). Historiker teilen die Überzeugung, dass die Wurzeln der historischen Seidenstraße, um ca. 100 v. Chr. zu suchen sind. Damals wurde mit dem Transport von Textilien begonnen, welche aus den Kokons der Seidenraupen gewonnen werden konnten. Die erste Route führte vom heutigen Xi'an über Lanzou am Gelben Fluss in Richtung Westen, durch das Gebiet, in dem die Wüste Gobi und Taklamakan ineinander übergehen. Am südlichen Ende der Gobi finden wir den Gansu-Korridor, welcher sich mit einer Länge von 800 Kilometern von Südost nach Nordwest erstreckt. Via Gansu Korridor verlief die Route den schwierigen Bedingungen zu trotz von China nach Zentralasien und ebenfalls in die westlich davon gelegenen Regionen.

Die gesamte Route schließt mehr als 6.000 Kilometer ein und reichte von China im Osten bis an die Mittelmeerküste im Westen (vgl. MÜLLER et al. 2017: 151 f.).

Einen fundamentalen Beitrag am Weg zur Alten Seidenstraße leisteten auch die Perser. Dieser ebnete sich etwa um die Mitte des 1. Jahrtausends vor unserer Zeit. Die Perser waren diejenigen, denen es gelang das erste Weltreich zu generieren. Dieses erste Großterritorium reichte von den Steppengebieten im Norden Russlands zum Arabischen Meer im Süden und von Anatolien im Westen bis an die Grenzen des heutigen China im Osten. Ein Indiz dieses riesigen Gebietes waren seine unzähligen Ethnien und Sprachen. Neben dem Prinzip der Beherrschung dieses großen Territoriums wurde der Fokus auf den Ausbau der Infrastruktur gelegt. Dabei sollte die Gewährleistung von Kommunikation und Handel gegeben sein. Einen Ausdruck davon bescherte die Persische Königsstraße, eine Postverbindungsline, welche die wichtigsten Städte im ganzen Reich in einem Relay- System miteinander verband. Abgesehen davon wurde sie aber auch aktiv als Handelsweg genutzt und avancierte in weiterer Folge zu einer der Hauptrouten im Seidenstraße- System. Die Zeit nach den Persern war dann die große Zeit des griechischen Hellenismus unter Alexander dem Großen. Unter ihm wurde das Perserreich noch einmal weiter in alle Richtungen ausgedehnt. Damit war das antike Europa erstmalig über den Nahen Osten und Zentralasien bis nach China verbunden. Das nun stärker zentralisierte griechische Finanzsystem wirkte sich unter anderem mit der Vereinheitlichung von Maß- und Geldwerten positiv auf den Handel in allen Gebieten aus. Ungeachtet der kolonialen Dominanz trug Alexanders Reich wesentlich zum wirtschaftlichen und kulturellen Austausch entlang der eurasischen Handelsrouten bei. Infolgedessen liefert es ebenso einen wertvollen Beitrag zur Formierung der Seidenstraße (vgl. FELLNER, In: MÜLLER et al. 2017: 21).

Die kontinentale/ antike Seidenstraße verstand es China, Zentralasien, Indien, den Nahen Osten und Europa systemisch miteinander zu verbinden (vgl. FELLNER, In: MÜLLER et al. 2017: 24). China exportierte überwiegend Produkte wie beispielsweise Seide, Satin, Jadeschmuck, Lacke, Gewürze, Papier, Keramik und importierte Gold und andere Edelmetalle, sowie Glas, Elfenbein und Schmuck. Vice versa verlaufen die Exporte und Importe des mittelmeer- und europäischen Raums. Die europäischen Länder exportierten Gold und andere Edelmetalle, Bernstein, Töpferwaren, sowie Glas.

Die importierten Güter waren jene Güter, die von China in erster Linie exportiert wurden, wie beispielsweise Seide, Satin, Gewürze, Papier usw.

Bei all den Export- und Importgütern nahm die chinesische Seide eine sehr wichtige Rolle ein. Der hohe Stellenwert der Seide lässt sich auch darauf zurückführen, dass sie im zentralasiatischen Handeln immer wieder als allgemeines Äquivalent, gleichsam einer Geldwährung fungiert hatte. Dies ist wohl mit ein Indiz für die Titulierung 'Seidenstraße' (vgl. FELLNER, In: MÜLLER et al. 2017: 25f.). Die alte Seidenstraße vermochte es also Asien mit dem damaligen Mittelpunkt Europas, nämlich dem Mittelmeerraum zu verbinden (vgl. SCHWETZ, In: MÜLLER et al. 2017: 129). Kurz nochmals zusammengefasst gingen seither Gold und vor allem Glas aus Europa Richtung Asien. Im Gegenzug kamen neben Gütern, wie aromatischen Hölzern, Jade, Bronze, Eisen und eben die chinesische Seide nach Europa. Der Transport der Güter wurde zwar größten Teils über die Landroute abgewickelt, aber es gab schon damals den Seeweg, welcher genutzt wurde. Die alten Seerouten führten von Japan, Korea und selbstverständlich China bis nach Ägypten. Ein nicht zu missachtender Aspekt dabei ist, dass Ländern wie Indien, Persien oder die arabischen Staaten eine tragkräftige Rolle zuteilwurde. Sie hatten eine gewichtigere Funktion als China. Dies war der Tatsache geschuldet, dass Indien, Persien und die arabischen Staaten China in den Feldern maritimes Wissen und Schiffsbautechniken überlegen waren (vgl. SCHWETZ, In: MÜLLER et al. 2017: 129f.).

Die antike Seidenstraße mit den eben erwähnten Exporten und Importen existierte beinahe zwei Jahrtausende lang. In dieser langen zeitlichen Periode gab es sowohl Blütezeiten, als auch schwierigere Tage. Konkret wird in der Forschung von drei Höhepunkten gesprochen.

- a) Han – Dynastie – Römisches Reich (ca. 100 v. Chr- 200 n. Chr.)
- b) Tang – Dynastie – Kalifat (ca. 675 – 875 n. Chr.)
- c) Mongolisches Reich (ca. 1245 – 1345)

(vgl. BARISITZ 2017: 16)

Die angeführte tabellarische Darstellung kennzeichnet die wichtigsten Einschnitte der historischen Seidenstraße.

Periode	Handelsentwicklung in Zentralasien
---------	------------------------------------

200 – 105 v. Chr.	„Antike Vorläuferin“ der Seidenstraße
	Re- Export eingetriebener chinesischer Luxusgüter durch das nomadische Xiongnu- Reich / Mongolei (Tributhandel)
105 v. Chr. – 200 n. Chr.	Erster Höhepunkt der Seidenstraße
	Han- Dynastie – Kushanstaat (Afghanistan, Nordindien) – Partherreich (Persien) – Römisches Reich: transkontinentale Nachfrage für chinesische Seide
675 – 875 n. Chr.	Zweiter Höhepunkt der Seidenstraße
	Tang- Dynastie – Kalifat (Mittlerer Osten, Nordafrika) – Khanat der Khazaren (Osteuropa): politische Konsolidierung neuer Seidenstraßenreiche
925 – 1000	Post – Kalifat: vorübergehende Erholung der Seidenstraße
	Politische Re- Stabilisierung, Sasanidenreich (Bukhara, Samarkand, Herat) als Ost- West- Drehscheibe, „Islamische Renaissance“
1245 – 1345	Dritter Höhepunkt der Seidenstraße
	Mongolisches Reich (Yuan- Dynastie, Chagatay- Khanat/ Turkestan, Il- Khanat [Persien, Irak, Afghanistan, Transkaukasien], Goldene Horde / Rus- Fürstentümer, Kasachstan): Seidenstraßensicherheit aufrechterhalten (und Handel ursprünglich vom Staat gefördert) in bi- kontinentalem politisch integriertem Raum; Pax Mongolica
1575 – 1625	„Merkantilistische Renaissance“ des Seidenstraßenhandels
	Gleichzeitige Herrschaft starker politischer Führer, die Wirtschaftsreformen durchführen und im wesentlichen Frieden sicherten: Khanat von Bukhara, Chagatay – Khanat, Mogulreich (Indien), kasachisches Khanat, Zartum Russland, Safawidenreich (Persien)
1775 – 1825	„Letztes Aufleuchten“ der Seidenstraße
	Letzter schwacher Aufschwung des traditionellen Karawanenhandels in der für moderne europäische Transporttechnologien schwer zugänglichen Binnenregion: Bukhara, Khiva/ Khorosmien, Khoqand, Teile Russland und Chinas; Pax Sinica

(QUELLE: BARISITZ 2017: 19)

Den ersten Höhepunkt der Seidenstraße markierte das Reich der Mitte (China). Die Seidenstraße per se wurde nicht aus geopolitischen, sondern primär aus ökonomischen Gründen ins Leben gerufen. Ein fundamentales Element dieser Periode war die politische Stabilität und das gleichzeitige Aufblühen aller vier Großreiche entlang des eurasischen Handelsnetzwerkes. (Han- China, Kushan- Staat, Partherreich, Römerreich) (vgl. BARISITZ 2017: 17). Signifikant für diese Periode sind jedoch auch, wie kurz erwähnt das Perserreich, sowie das von Alexander dem Großen geführte Großimperium des griechischen Hellenismus (vgl. FELLNER, In: MÜLLER et al. 2017: 21). Ferner wird die transkontinentale politische Stabilität, unterstützt durch erfolgreiche ökonomische (fiskalische, monetäre oder strukturelle) Reformen als unerlässlicher Faktor angepriesen, der die Seidenstraßenaktivität unterstützte. Investitionen in die Seidenstraßen- Infrastruktur, wie beispielsweise Bazare, Brücken, Straßenpolizei, Sicherheitspatrouillen, usw. haben ebenfalls einen wertvollen Beitrag geleistet. All diese Faktoren machten den Aufschwung und die Blütezeit der Seidenstraße möglich (vgl. BARISITZ 2017: 20). Für den zweiten Höhepunkt waren die politische Konsolidierung und die wirtschaftliche Stabilisierung dreier neuer Reiche der Seidenstraße von Relevanz. Diese drei Reiche waren die Tang- Dynastie im Osten, das Arabische Kalifat im Südwesten, sowie das Khazarenreich im Nordwesten (vgl. BARISITZ 2017: 17). Ebenfalls trug der Klimawandel mit den einhergehenden Wärmephasen und Tendenzen zur religiösen Vereinheitlichung dazu bei, dass es zum zweiten Höhepunkt kam. Generell lässt sich die These aufstellen, dass die Ausbreitung des Islams samt seinen sozialen Verhaltensregeln zur Kohäsion der Geschäftspraktiken in Zentralasien beigetragen haben (vgl. BARISITZ 2017: 20). Unterdessen war im Zeitraum des dritten Höhepunkts das gesamte bikontinentale System unter der Kontrolle des Mongolischen Reiches. Sicherheit wurde aufrechterhalten und der Handel konnte im Imperium von der Ostsee bis zum Südchinesischen Meer gar subventioniert werden (vgl. BARISITZ 2017: 17). Abgesehen davon trugen einerseits die Überschüsse westlicher Silberbeständen in der zweiten Hälfte des 16. Und im frühen 17. Jahrhundert zur Belebung des eurasischen Transkontinentalhandels bei. Diese Überschüsse stammten aus den eroberten Gebieten Süd- und Mittelamerikas und fanden über den Atlantik den Weg auf die Seidenstraße. Letzten Endes erklärten sich unternehmerische Kaufleute dazu bereit, Risiken auf sich zu nehmen und den Handel

in Gang zu bringen. Dies waren vor allem Araber, Armenier, Inder, Khorezmier, Chinesen, Türken, Tataren, Uiguren und seltener, aber doch auch Italiener, Juden, Griechen und Russen (vgl. BARISITZ 2017: 21).

Quer über die beiden Jahrtausende hinweg gab es nicht nur Blütezeiten, sondern auch Schwächeperioden zu verzeichnen. Die Gründe für die schwächelnden Phasen sind mit Ausbruch politischer Instabilität entlang des Handelsnetzwerkes, Klimawandel, Intensivierung nomadischen militärischen Druckes von der eurasischen Steppe auf den südlichen Oasengürtel und der Zersplitterung des islamischen Staatswesens klar zu benennen (vgl. BARISITZ 2017: 18).

Faktoren, wie Klimawandel und die Zersplitterung des islamischen Staatswesens waren zum einen Gründe, welche die schwächelnden Phasen eingeleitet haben, aber darüber hinaus gibt es noch weitere Nachweise, die der Neuen Seidenstraße ihren Untergang beschert haben.

Ein Argument für den post- mongolischen Niedergang bescherte unter anderem auch Vasco da Gama mit seiner Entdeckung des Seeweges von Europa nach Indien (vgl. MÜLLER et al. 2017: 153). Infolgedessen umschiffte die entspringende westliche Konkurrenz aus Portugal, den Niederlanden und Großbritannien Zentralasien und die Seidenstraße auf dem Weg nach Süd- und Ostasien (vgl. BARISITZ 2017: 21). Der eben erwähnte post- mongolische Niedergang hielt mehr als vier Jahrhunderte an. Der Untergang begann im 15. Jahrhundert und weilte bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Wie bereits erwähnt erlangten die europäischen Staaten durch die Entdeckung des Seeweges den Zugang zum asiatischen Raum. Der zunehmende maritime Wettbewerb vom Westen, eben durch die Entdeckung der Seewege nach Indien und China um 1500, sowie die steigenden inneren Konflikte und Kriege in Zentralasien und ferner die Ausbreitung religiösen Dogmatismus trugen zur Beschleunigung des Niederganges bei (vgl. BARISITZ 2017: 18).

Andere Punkte, die den Abschwung der Seidenstraße ausgelöst haben, sind die sich verbreitende politische Instabilität, sowie Unruhen bzw. Kriege und in den meisten Fällen Rückgänge in der Auslastung des Handels entlang der Seidenstraße. Ebenfalls trug der Zusammenbruch beziehungsweise Mangel an Wirtschaftsreformen, welche oft ein Ergebnis politischer Destabilisierung waren, ihren Teil zum Abschwung der Seidenstraße bei. In gleicher Weise wird dem Klimawandel eine gewichtige Rolle

zugeschrieben. Steigende Trockenheit führte beispielsweise zum Rückgang der Konjunktur nach dem ersten Höhepunkt der Seidenstraße (vgl. BARISITZ 2017: 21). Das definitive Ende der antiken Seidenstraße war mit der Eroberung des größten Teiles Zentralasiens und seines verbliebenen Handelsnetzwerkes durch das Russische Reich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts besiegelt (vgl. BARISITZ 2017: 21). Prompt schrumpfte der traditionelle Karawanenhandel und die Wirtschaft der Region wurde durch den industriellen Kapitalismus im Laufe weniger Jahrzehnte in einen spezialisierten Rohstofflieferanten (Baumwolle, Vieh, Getreide) umgewandelt. Rasch durchzogen tausende Kilometer lange, auf Osteuropa ausgerichtete, Eisenbahnstränge Zentralasien (vgl. BARISITZ 2017: 21f.). So kam es peu un peu zum Untergang der historischen Seidenstraße. Sie erfüllte ihren Zweck und diente in erster Linie als Plattform für den Kultur- und Personalaustausch. Entlang dieser Route trafen sich unterschiedlichste Völker, Religionen und Kulturen und verschmolzen miteinander. Dieses Bild ist mit dem Image der heutigen OBOR- Initiative aus dem 21. Jahrhundert nicht zu vergleichen. Die Prioritäten, Ideen, Erwartungen und Anforderungen haben sich gewandelt und so werden die Aufgaben heute nicht mehr analog, sondern digital erledigt. Überdies sind wirtschaftliche und geopolitische Überlegungen eindeutig ins Zentrum gerückt (vgl. MÜLLER et al. 2017: 166).

Ein weiterer Vergleich zwischen antiker und heutiger Seidenstraße verdeutlicht, dass die Antike von den Landrouten dominiert wurde. Im Vergleich dazu hat sich das Bild heute drastisch gewandelt. Heute wird der Großteil des Güterverkehrs zwischen Asien und Europa auf dem Seeweg transportiert (vgl. SCHWETZ, In: MÜLLER et al. 2017: 129f.). Auf Basis der eben angeführten Unterschiede und Diskrepanzen zwischen Alter- und Neuer Seidenstraße wird nun explizit auf die Neue Seidenstraße eingegangen.

3. Die Neue Seidenstraße

3.1. Begriffserklärung

Die Neue Seidenstraße, auch bekannt unter Belt and Road- Initiative ist eine Strategie der Volksrepublik China zur Schaffung eines Infrastrukturnetzes, welches China mit weiteren Ländern in Asien, Europa und Afrika verbindet. Die Konnexionen werden zum einen landseitig über den Silk Road Economic Belt und zum anderen zu Wasser über die Maritime Silk Road bereitgestellt. Im deutschsprachigen werden die Termini „Neue

Seidenstraße“ und „Belt and Road- Initiative“ als Synonym verwendet (vgl. SCHODL, BREINBAUER & EITLER 2018: 52).

Nun steht die Frage im Raum, wie es zur Gründung der Initiativen der Neuen Seidenstraße kam, bzw. welche Elemente das Fundament der Strategie darstellen. Der Weg zur Neuen Seidenstraße wurde von bzw. durch die Alte Seidenstraße geebnet. Die Alte Seidenstraße war einer der bedeutendsten Einflussfaktoren des Kontakts und Austausches, welcher ganz Eurasien nachhaltig formte. Die Netzwerke und Zentren waren entscheidende Transmissionsriemen für Rohstoffe, Waren, Kunst, Kultur, Wissenschaft und Technik (vgl. FELLNER, In: MÜLLER et al. 2017: 34). Erstmals erwähnt und angekündigt wurde die Neue Seidenstraße vom chinesischen Staatspräsidenten Xi Jinping im Zuge einer Zentralasienreise im September 2013. Damals verkündete er den Aufbau eines Seidenstraßen- Wirtschaftsgürtels (vgl. RUDOLF, In: MÜLLER- GRAFF P.-C. 2017: 69).

Die Neue Seidenstraße steht nun für eine auf wirtschaftlichem, wissenschaftlich-technischem und kulturellem Austausch basierende, friedliche internationale Zusammenarbeit. Die globale Verbundenheit soll allen Involvierten zugutekommen (vgl. FELLNER, In: MÜLLER et al. 2017: 34). Ebenso soll mithilfe des neuen Seidenstraßenwirtschaftsgürtels der Wohlstand in der Region gefördert werden (vgl. RUDOLF, In: MÜLLER GRAFF P.- C- 2017:69).

Für China ist die Belt and Road Initiative das zentrale Ziel bis 2025. Dies verkündete Li Kenqiangs mehrmals in seiner Rede zum 14. Fünfjahresplan der Alternative. Es wird an der gemeinsamen Konsultation, dem gemeinsamen Aufbau und der gemeinsamen Teilhabe sowie am Marktprinzip mit den Unternehmen als Hauptträgern festgehalten. In gleicher Weise ist es wichtig die infrastrukturelle Anbindung und Vernetzung zu fördern. Im Detail verfolgt China nun zwei Strategien. Einerseits das Kalkül der Abkoppelung und andererseits die Taktik der 'Dual Circulation'. Die Strategie der zwei großen Kreisläufe zieht es vor die Abhängigkeit von ausländischen Supply Chains einzudämmen. Internationale Verflechtungen sollen jedoch in jenen Branchen und auf jenen Gebieten aufrechterhalten werden, wo chinesische Unternehmen unterstützt werden können, wie beispielsweise im Bereich Know-how. Werden diese Verhältnisse nicht erfüllt, so gilt es die internationalen Kooperationen zu redimensionieren. Dies legitimiert auch die These, dass China nach Unabhängigkeit trachtet. Schlussendlich

liegen die Ziele im Aufbau eines starken Binnenmarktes, sowie im Auf- und Ausbau der Nation zu einer starken Handelsnation (vgl. BREINBAUER 2021: 1). Abgesehen von der chinesischen Perspektive verfolgt die Initiative das Ziel, jene Länder und Regionen, die an der historischen Seidenstraße liegen zu einem Wirtschaftsraum zusammenzufassen. Die Volksrepublik fasst dabei 65 Länder, mehr als 4 Milliarden Menschen und 30 % des Bruttoweltprodukts ins Auge. Dieser Wirtschaftsraum soll über den Ausbau von Infrastruktur, durch Vereinfachung und Intensivierung des Handels bzw. die Vertiefung der kulturellen Kontakte ermöglicht werden. Nun stellt sich die Frage nach der Finanzierung eines solchen gigantischen Projektes. Als Unterstützung für die Finanzierung der Seidenstraßenprojekte wurde auf chinesischer Initiative die „Asian Infrastructure Investment Bank“ gegründet und mit einem Kapital von 100 Milliarden US-Dollar ausgestattet. Hauptkapitalgeber ist mit 30% China selbst. Österreich ist mit einer Kapitaleinlage von 500,8 Millionen US-Dollar ein Gründungsmitglied. Ausgenommen von Ukraine, Tschechien und der Slowakei beteiligen sich de Facto alle Staaten des eurasischen Kontinents an der Bank. Während außerhalb von Europa sich Australien, Brasilien und Südafrika an der Bank beteiligen, lehnen die USA, Japan und auch Kolumbien die Initiative ab (vgl. FROHNER 2018: 3).

Um nun die Punkte Ausbau von Infrastruktur, Vereinfachung und Intensivierung des Handels bzw. auch die Vertiefung von kulturellen Kontakten umsetzen zu können, wurden sowohl bi- als auch multilaterale Abkommen unter den Staaten abgeschlossen. Dabei stehen sechs Wirtschaftszonen im Mittelpunkt, auf welche noch expliziter im Kapitel „Das Projekt ‘One Belt, One Road’“ eingegangen wird (vgl. FELLNER, In: MÜLLER et al. 2017: 34). Das Projekt Neue Seidenstraße ist gewiss ein gigantisches Konstrukt. Mehr als 60 Länder, welche Heimat von über 4 Milliarden Menschen sind und 55% der globalen Wirtschaftsleistung innehaben, sind in diesem Projekt integriert. Überdies kommen gewaltige Summen zum Einsatz. Die Schätzungen der Investitionen in das Unternehmen pendeln sich mittlerweile bei 8 Billionen US-Dollar ein. Das Geld wird aus den chinesischen Banken, Fonds, Sparguthaben sowie aus chinesischen Währungsreserven geschöpft. Kalkulationen zu Folge pumpt China jährlich etwa 100 Milliarden US-Dollar in Projekte außerhalb Chinas. Diese Zahlen sind aber in Kontrast zu den Investitionen im Inland marginal. Dort nämlich schüttet China monatlich etwa 150 Milliarden US-Dollar für die Seidenstraßeninitiative aus (vgl. HÖFERL 2019: 9).

Die Ausgaben Chinas belaufen sich im Milliarden bis Billionenbereich (vgl. RUDOLF In: MÜLLER GRAF 2017: 73). Schätzungen werden die Investitionen der Volksrepublik mit 1,1 Billionen Euro beziffert. Das oberste Ziel, welches durch diese Investitionen erreicht werden soll, ist die Schaffung eines gemeinsamen Wirtschaftsraumes, welcher von Westchina bis nach Mitteleuropa reichen soll. Straßen, Schienen und Seewege sind in den Projekten genauso verankert, wie auch neue Öl- und Gaspipelines, Stromnetze und digitale Netze (vgl. POHL 2019: 1) Bezüglich der Kapitalanlagen China ist jedoch auch die Vermutung naheliegend, dass China mit OBOR ebenfalls wirtschaftliche, politische und strategische Interessen verfolgt. Aus wirtschaftspolitischer Perspektive soll die Volksrepublik via Erschließung neuer Handelsrouten, Absatzmärkte und Bodenschätze auf neue Wachstumsimpulse stoßen. Ebenso sehen sie Chancen die Abhängigkeit von einzelnen Staaten und Märkten zu verringern. Überdies wird mittels des Ausbaus der eurasischen Transportinfrastruktur und zum Beispiel durch die Verlagerung der Produktion von Unternehmen nach Südostasien das Fundament für neue chinazentrierte Produktionsnetzwerke geschaffen. Abgesehen davon stellt man, aufgrund der Tatsache, dass es in China massive Überkapazitäten gibt, an die Projekte den Anspruch die Auftragsbücher chinesischer Unternehmen wieder zu füllen. Diese Überkapazitäten gefährden sowohl die Stabilität von Staatsunternehmen als auch Millionen an Arbeitsplätzen. Nicht nur wirtschaftlich erhofft sich Peking von der Seidenstraßeninitiative Profit schlagen zu können, sondern auch aus politischer Perspektive. Politisch gesehen liebäugelt Chinas Führung mit mehr Stabilität (vgl. RUDOLF, In: MÜLLER- GRAFF 2017: 73). „Auf wirtschaftliche Prosperität soll politische Stabilität folgen“ (RUDOLF, In: MÜLLER- GRAFF 2017).

Über all den bisher genannten wirtschaftlichen und politischen Vorhaben steht das Ziel einer multipolaren Weltordnung. China will mit Hilfe der Seidenstraßeninitiative die Basis für eine neue Art der internationalen Beziehungen schaffen. Konträr gesehen zum bisher von den USA dominierten System sollen nun diesen Intuitionen zufolge, alle Unterstützer der Seidenstraße ungeachtet ihres politischen Systems wirtschaftlich profitieren können. Schließlich verfolgt die chinesische Führung eine Vision, nämlich das Reich der Mitte in Zukunft wieder zu einer bedeutenden Weltmacht zu formen (vgl. RUDOLF, In: MÜLLER- GRAFF 2017: 74). Bei all der Erwartungshaltung an und

durch die Neue Seidenstraße bleibt die Frage offen, vor welchen Herausforderungen die Neue Seidenstraße steht. Das Konzept samt Planungsphase des OBOR Projekts sind abgeschlossen, Absichtserklärungen wurden mit Ländern wie Russland, Ungarn oder Türkei unterzeichnet, aber dennoch gestaltet sich die Umsetzung aus heutiger Sicht nicht einfach. Es ist plausibel, dass die Strategie in einzelnen Regionen, wie beispielsweise in Ost- und Zentraleuropa erfolgreich umgesetzt werden kann. Demgegenüber könnte die Umsetzung in Südasien scheitern. Die Gründe dafür sind vielschichtig. Zunächst ist anzumerken, dass sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in China seit Herbst 2012 gravierend verschlechtert haben. Es scheint nicht gewährleistet, ob dem Land langfristig gesehen die Ressourcen und finanziellen Mittel zur Verfügung stehen, um aus politischen Motiven ökonomisch fragwürdige Investitionen in instabilen Regionen zu tätigen. Die Gefahr besteht, dass sich aus OBOR und den daraus abgeleiteten Infrastrukturinvestitionen Spekulationsblasen bilden können (vgl. RUDOLF, In: MÜLLER- GRAFF 2017: 74).

Als zweiter kritischer Punkt ist anzumerken, dass OBOR wirtschaftspolitisch einen Rückschritt darstellt. Anstelle den Fokus mehr auf die Binnennachfrage zu setzen, trachtet China nach neuen Exportmärkten in instabilen Regionen. Überkapazitäten der chinesischen Staatsunternehmen sollen ins Ausland exportiert werden. Drittens mangelt es China an ausreichender internationaler Unterstützung (RUDOLF, In: MÜLLER-GRAFF et al. 2017: 75). Dies liegt größten Teils an der chinesischen Führung. In der Theorie heißt es, dass alle Staaten OBOR aktiv mitgestalten können. Der Haken an der Geschichte ist jedoch, dass es keine entsprechende Plattform gibt, die eine gleichberechtigte Teilhabe ermöglichen würde. Überdies präferiert Peking die Projekte auf unterschiedlichen Ebenen und über diverse Mechanismen voranzutreiben, was die Führung eines Dialogs auf Augenhöhe schier unmöglich macht. Ein letzter Punkt, welcher der chinesischen Initiative anzukreiden ist, ist jener, dass die Umsetzung der Infrastrukturprojekte beinahe ausschließlich von chinesischen Unternehmen und Arbeitern getragen wird. Dies widerspricht dem eigentlichen Grundgedanken der Seidenstraßeninitiative, welcher das Projekt als ein Gemeinschaftsprojekt sieht (vgl. RUDOLF, In: MÜLLER – GRAFF 2017: 75). Obendrein gibt es dann noch andere Hürden, die überwunden werden müssen. So offenbaren sich die strategischen Investitionen anderer Regionalmächte als Hindernis für die chinesischen Ambitionen. Chinesische

und russische Führung haben 2014 das Ziel ausgesprochen die OBOR- Initiative mit der russischen Eurasischen Wirtschaftsunion unter dem Dach der Shanghaier Organisation für Zusammenarbeit zu vereinen. Der Status Quo sieht jedoch so aus, dass bislang keine konkreten Schritte gesetzt wurden. Stattdessen herrscht Konkurrenz um den Einfluss in Zentralasien. Herbe Kritik zur OBOR- Strategie hagelt es auch aus den USA. Die USA sehen in ihr eine geopolitische Initiative, anhand welcher China versucht den eigenen Einfluss auszuweiten (vgl. RUDOLF, In: MÜLLER- GRAFF 2017: 76f.).

Aller Kritik zu trotz gibt es dennoch einige positive Aspekte der OBOR- Initiative. Demzufolge ergeben sich aus dem Projekt neue Möglichkeiten der Zusammenarbeit zwischen Europa und China. Folglich stellt OBOR eine zusätzliche Möglichkeit dar, China bei der Bewältigung internationaler Sicherheits Herausforderungen einzubinden (vgl. RUDOLF, In: MÜLLER- GRAFF 2017: 77).

3.2. Handelsrouten (Landwege, Seewege)

Die Intention dieses Kapitels liegt darin einen ersten Überblick über die verschiedenen Routen zu verschaffen. Zusätzlich sollen die Verbindungen, welche zwischen China und Eurasien bzw. Afrika existieren genauer dargestellt und analysiert werden.

Das Fundament der Neuen Seidenstraße ging von fünf Richtungen/ bzw. von fünf Routen aus. In der folgenden Abbildung sind die drei Richtungen des Wirtschaftsgürtels in Rot, sowie die beiden Richtungen der maritimen Seidenstraße in blau dargestellt.

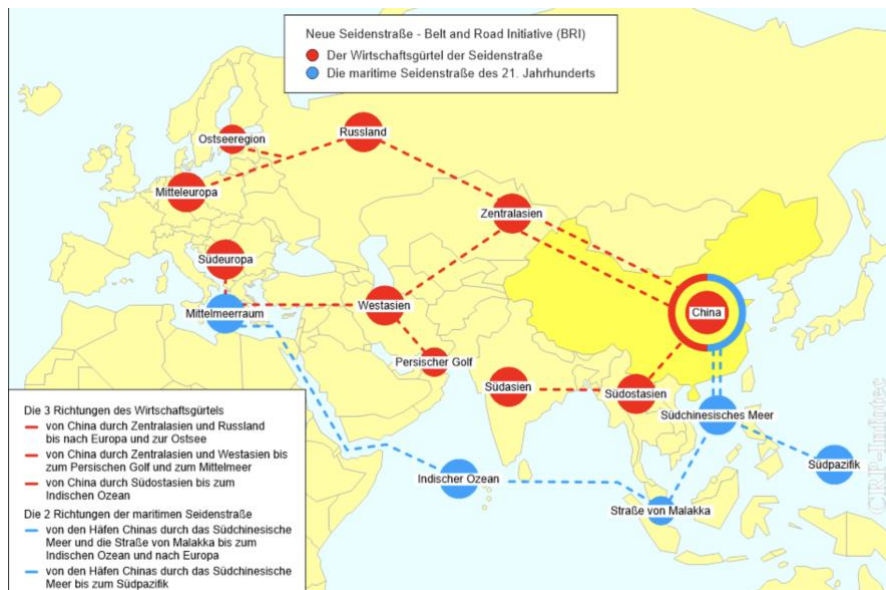


Abbildung 1: Neue Seidenstraße - 'Belt and Road Initiative (BRI)' (Quelle: RICHTER-PUBLIZISTIK: 2019)

Die erste der in Rot dargestellten Routen führt aus dem Osten Chinas über Zentralasien und Russland in die Ostseeregion und ebenso nach Mitteleuropa. Die zweite Strecke hat ihren Startpunkt im Nordwesten Chinas und visiert über Zentralasien und Westasien die beiden Ziele Persischer Golf und den Mittelmeerraum an. Die dritte Alternative der Landroute führt vom Südwesten Chinas über Indochina bis zum Indischen Ozean. Während man beim Seidenstraßen- Wirtschaftsgürtel zwischen drei Routen differenzieren kann, gibt es bei der Seeroute nur zwei Wege. Der erste Weg beginnt in Chinas Küstenhäfen und geht weiter über das Südchinesische Meer durch die Straße von Malakka bis zum Indischen Ozean. Bemerkenswert dabei ist, dass sich dieser Pfad bis nach Europa entlangzieht. Hingegen verläuft die zweite Form durch das Südchinesische Meer bis in den Südpazifik (vgl. RICHTER-Publizistik 2019).

Die neue Seidenstraße

- ▶ 65 Länder
- ▶ 4,4 Milliarden Menschen

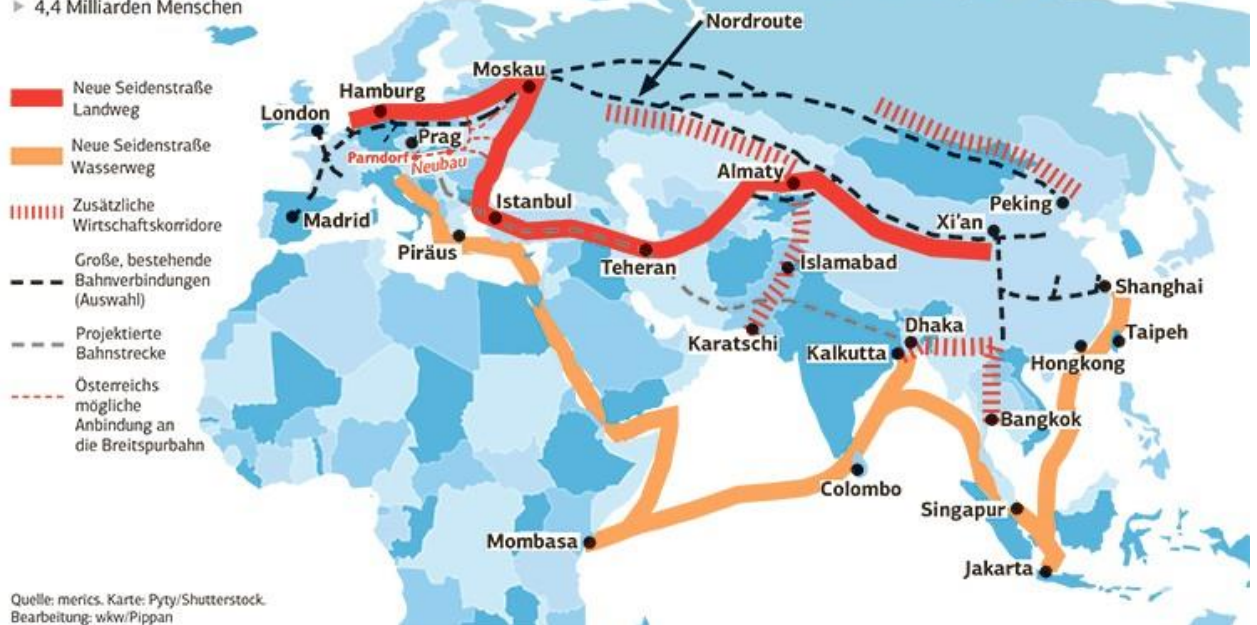


Abbildung 2: Die Neue Seidenstraße - Landweg und Seeweg (Quelle: PIPPAN 2019; In: WKO)

Abbildung Nummer 2 liefert noch einmal einen Überblick über die beiden Routen der Neuen Seidenstraße. In Rot gehalten wird der Landweg von Xi'an über Almaty, Teheran, Istanbul, Moskau bis nach Hamburg dargestellt. In orange ist sind die beiden Seerouten dargestellt, die zum einen in Shanghai und zum anderen in Dhaka ihren Ursprung haben. Sowohl über den Landweg als auch über den Wasserweg gelingt es China Anschluss an Europa zu finden. Die Ziele der Wasserwege liegen zum einen im indischen Ozean (Jakarta) und zu anderen im Mittelmeerraum beziehungsweise in der Adria.

3.3. Das Projekt „One Belt, One Road“ (OBOR)

Im Herbst 2013 verkündete der Staatspräsident Xi Jinping als langfristige Strategie den Aufbau eines „Seidenstraßen – Gürtels“ und einer „maritimen Seidenstraße“ des 21. Jahrhunderts. (vgl. MÜLLER et al. 2017: 154) Der Startschuss von 'One Belt One Road' erfolgte mit zwei Reden in Kasachstan und Indonesien. Einst schon legt Xi Jinping offen dar, dass sich die Strategie auf fünf Kooperationsfelder berufen soll und wird (vgl. BREINBAUER et al. 2020: 5). 'Improved communication of national policies', 'improved transport connectivity', 'improved trade facilitation', 'improved currency convertibility' und 'improved people-to-people exchanges' (vgl. YU & RIZZI 2018: 53). Diese Initiative ist mehr als die bloße Wiederbelebung alter Handelsrouten. China zielt

mit dem Projekt einerseits darauf ab die Vernetzung Eurasiens voranzutreiben. Mit dem geht auch das Bestreben einher neue Wirtschaftsräume zu erschließen. Andererseits soll damit politische Stabilität in der Region geschaffen werden (vgl. MÜLLER et al. 2017: 154).

Ein weiteres Motiv zur Implementierung der BRI ist auf Makroebene zu finden, so soll es die BRI einerseits ermöglichen, der US- amerikanisch dominierten Weltwirtschaft Parole zu bieten und andererseits soll sie für wirtschaftliche Prosperität sorgen. Abgesehen davon lautet ein nicht explizit erwähntes, aber oftmals offen dargelegtes Vorhaben, die chinesische Währung, den Renminbi, als Zahlungsmittel und weltweite Leitwährung zu etablieren (vgl. BREINBAUER 2019: 3).

Der eben erwähnte Infrastruktursektor ist jedoch nur eine von in Summe sechs Konnektivitätsprioritäten der BRI, aber eben der sichtbarste und deshalb auch der am detailliertesten behandelte. Allgemeinbetrachtet ist die BRI als ein Konnektivitätsprojekt darzustellen. Sie ist thematisch offen, hat keine zeitliche Limitierung vorzuweisen, sondern ist ein Projekt treu dem Motto `work in progress`. Weiters ist die BRI regional uneingeschränkt und wird finanziell, politisch und diplomatisch begleitet (vgl. BREINBAUER 2019: 2).

Prinzipiell ist die Belt and Road Initiative thematisch unlimitiert, dennoch gibt es fünf prioritäre Kooperationsfelder, in welchen die Länder entlang der Seidenstraße ihre Zusammenarbeit intensivieren sollen (vgl. BREINBAUER 2019: 4).

Diese programmatischen Absichten bzw. diese Kooperationsfelder wurden 2013 unter dem Stern der Neuen Seidenstraße bzw. dem englischen Begriff Belt and Road Initiative zusammengefasst. (vgl. FROHNER 2018: 1) Zu den ursprünglichen fünf Kooperationsfeldern wurde 2019 mit „Industrial Cooperation“ ein sechstes Element hinzugefügt (vgl. BREINBAUER 2019: 4). Die angeführte Abbildung verschafft einen Überblick über die sechs Säulen der BRI.

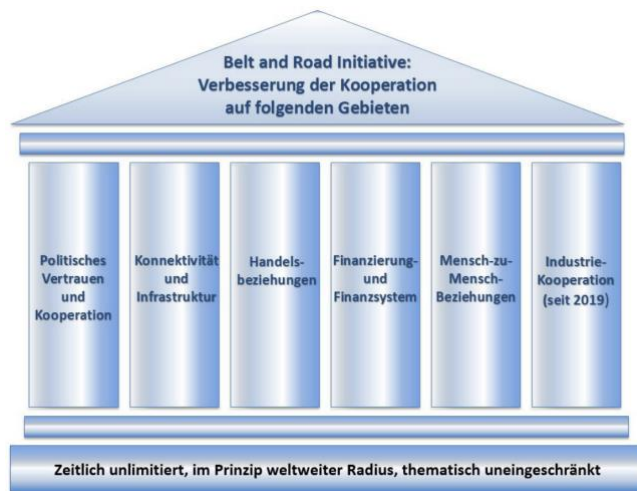


Abbildung 3: Säulen der Belt and Road Initiative (Quelle: BREINBAUER 2019)

Zurückzukommen auf die Bedeutung des Begriffs BRI ist festzuhalten, dass der Ausdruck „Belt“ für die Landverbindungen und der Begriff „road“ für die Seeverbindungen entlang der BRI steht (vgl. FROHNER 2018: 1).

Die Neue Seidenstraße ist also eine Initiative, die vom chinesischen Staatspräsidenten ins Leben gerufen wurde. Sie ist kein simples Upgrade der historischen Seidenstraße, alternativ entlehnt sie das Symbol der antiken Seidenstraße und bringt neue Konnotationen der Zeit ins Spiel. Im Grunde genommen beschreiben die Termini „Neue Seidenstraße“, bzw. das „Projekt“ ‘The Silk Road Economic Belt and the 21st-Century Maritime Silk Road’ das gleiche. Beide meinen damit den Wirtschaftsgürtel der Seidenstraße und die maritime Seidenstraße des 21. Jahrhunderts (vgl. RICHTER-PUBLIZISTIK 2019).

Die chinesische OBOR- Strategie fasst nun die beiden ursprünglich getrennten Initiativen, einerseits die Bemühungen rund um den Ausbau der Verbindungen per Seeweg über die Maritime Seidenstraße und andererseits jene Bestrebungen um den Seidenstraßen- Wirtschaftsgürtel zu einem Projekt zusammen (vgl. GRÜBLER & STEHRER, In: MÜLLER et al. 2017: 40). Xi Jinping sprach in einer seiner Reden auch vom ‘Projekt des Jahrhunderts’ (HÖFERL 2019: 9). Abgesehen davon, wird die Seidenstraßeninitiative des Öfteren mit dem US-amerikanischen Marshall Plan in Verbindung gebracht. Wahrhaftig wurden die Vorläufer des 2013 publik gemachten Projekts unter der Bezeichnung chinesischer Marshall- Plan vorgestellt. Es bestehen zwar Gemeinsamkeiten, aber dennoch unterscheiden sich die beiden Pläne. China ist im Vergleich zur USA weder Hegemon noch Besatzungsmacht und die Umsetzung ist auch bedeutend komplexer. Hinzu kommt das immens große ökonomische Potenzial,

welches der Raum der Neuen Seidenstraße bietet. Überdies weist der Raum eine starke Differenzierung und Segmentierung, sowie hohe Entwicklungsunterschiede auf. Vergleicht man die beiden Konstrukte auf finanzieller Basis so übersteigen die Ausgaben für die Neue Seidenstraße jene des Marshall- Plans vehement.

(vgl. BAUM, In: MÜLLER et al. 2017: 91f.). Grob kalkuliert machen die OBOR-Investitionen in Summe in etwa 1,4 Billionen aus. Diese Summe übersteigt den amerikanischen Marshall- Plan um das Zwölfwache (vgl. BAUM, In. MÜLLER et al. 2017: 92).

One Belt, One Road Initiative zielt auf den Ausbau der Infrastruktur in China selbst, in Asien und von China ausgehend nach Europa, Afrika und den Rest der Welt ab. Dies soll sowohl auf dem Land- als auch auf dem Seeweg geschehen. Damit soll der Plan des Aufbaus eines umfassenden Infrastruktur- und Handelsnetzwerkes umgesetzt werden (vgl. HÖFERL 2019:9). Die One Belt, One Road Initiative ist nicht als fixes Programm zu verstehen, sondern als eine Plattform, über welche Projekte zu realisieren sind (vgl. BAUM, In: MÜLLER et al. 2017: 91).

Die OBOR- Initiative umfasste 2017 noch 65 Länder (vgl. ZANGER, In: MÜLLER et al. 2017: 119). In den 65 Ländern leben in etwa 4,4 Milliarden Menschen. Somit können etwa 60% der Weltbevölkerung miteinander verbunden werden. Ferner haben die Mitgliedsstaaten der OBOR mehr als die Hälfte der globalen Wirtschaftsleistung inne und überdies sind 75% aller Rohstoffressourcen in diesen Ländern situiert (vgl. HÖFERL 2019:9). Die Zahlen stiegen jedoch rasant an. Im Oktober 2018 waren es bereits 85 Länder, wobei Österreich zusammen mit 22 anderen europäischen Ländern angebunden wurde. Der rapide Anstieg nahm seinen Lauf und so sind es seit September 2019 bereits 131 Staaten (vgl. BREINBAUER 2019: 3). Die Neue Seidenstraße übersteigt die Dimensionen der Alten um ein Vielfaches. Einfach ausgedrückt könnte man meinen, dass die alte Seidenstraße durch die Neue Seidenstraße aufgewertet worden ist. Die Bewegungen der Neuen verleihen der Alten einen neuen und modernen Glanz. Die Themen und Motive der Neuen Seidenstraße sind äußerst divers. Zunächst ist die Wahrung der offenen internationalen Wirtschaftsstruktur und die Realisierung einer pluralisierten, selbstständigen, ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung zwei fundamentale Elemente der Seidenstraßeninitiative. Überdies wird auch ein Konzept zur Vertiefung der regionalen

Zusammenarbeit, zur Verstärkung des Austausches und des gegenseitigen Lernens verschiedener Kulturen und zur Wahrung des Friedens und der Stabilität in der Welt.

Abgesehen davon personifiziert China mit seiner Strategie auch das Verantwortungsbewusstsein, das größte Entwicklungsland und die zweitgrößte Volkswirtschaft der Welt zu sein. China setzt sich damit vehement für ein gleichberechtigtes, gerechtes und vernünftiges System der globalen Wirtschaftssteuerung ein. Die Führungsgruppe hatte diesbezüglich zwei zentrale Eckpunkte mit jeweiligen Unterpunkten definiert (vgl. MÜLLER et al. 2017: 154).

- „Internationale Kooperationen (‘Politische Kommunikation, infrastrukturelle Konnektivität, freier Handelsverkehr, freier Kapitalverkehr und Völkerfreundschaft‘)
- ‘Top– Down- Design’: ‘Sechs Korridore, sechs Wege, Pionierländer und Partnerhäfen’ (Pionierleistungen, Vorbildeffekt, Interesse wecken).“ (MÜLLER et al. 2017: 154)

Demzufolge ist die OBOR eine flexible, dynamische und inklusive Vision. Um Konnektivität und Kooperation zwischen Ländern, Regionen und Städten entlang der neuen Seidenstraßen zu fördern sollten sich alle Staaten der Erde, selbst die USA, verantwortlich fühlen und sich aktiv in die Gestaltung der OBOR einbringen (vgl. RUDOLF, In: MÜLLER-GRAFF 2017: 71).

Wie bereits kurz im Part „Neue Seidenstraße“ erwähnt hat China im Zuge der Neuen Seidenstraße, bzw. im Projekt OBOR sechs Wirtschaftskorridore definiert, welche in der folgenden Grafik übersichtlich dargestellt werden.



Abbildung 4: Neue Seidenstraße. Belt and Road Initiative (Quelle: RICHTER PUBLIZISTIK: 2019)

1. China – Mongolei - Russland:
2. Neue eurasische Korridor:
3. China – Mittelasien – Westasien:
4. China – Indochina:
5. China – Pakistan:
6. Bangladesch – China- Indien- Myanmar:

Der Korridor China – Mongolei – Russland hat seine Ursprünge in den Strömungen der Verknüpfung der Eurasischen Wirtschaftsunion mit dem „mongolischen Konzept eines Steppenweges“. 2015 wurde dieses Bestreben mit der ‚Grundsatzvereinbarung zur Erstellung des Programms für den Aufbau des Wirtschaftskorridors China- Mongolei- Russland‘ verschriftlicht (MÜLLER et al. 2017: 155). Die Intention dieses Korridors ist die umfassende multilaterale Kooperation.

Der zweite Korridor, der „Neue eurasische Korridor“ verläuft von den Küstengebieten in Ostchina, nach Westen, durch Nordwestchina, Zentralasien und Russland bis nach Ost- und Zentraleuropa. Die Verbindung wird via High- Speed Trains und modernen Logistiksystemen bereitgestellt. Das Hauptaugenmerk dabei liegt auf dem Gütertransport (vgl. MÜLLER et al. 2017: 155). Der zweite Korridor ist gleichsam der

wichtigste für Europa, da damit der Anschluss zur Neuen Seidenstraße bzw. zu den Projekten der OBOR- Strategie zwischen China und zunächst den Mittel- und osteuropäischen Ländern hergestellt werden kann. Wie aus der Abbildung entnommen werden kann führt diese Route ausgehend von Shanghai über Urumtschi, Astana und Moskau weiter bis nach Warschau und Madrid (vgl. GLATZ, In: MÜLLER et al. 2017, 59f.). In der EU spezifizieren sich die eben erwähnten OBOR- Projekte zumeist auf Hafenterminals und Eisenbahnverbindungen. China ist es bereits gelungen über die „16+1 – Initiative“ eine starke Achse mit 16 osteuropäischen Ländern zu generieren. Österreich ist dabei kein Mitglied, sondern sieht sich aktuell im Beobachter- Status wieder (vgl. MÜLLER et al. 2017: 164). Mehr zu den Auswirkungen der 16+1 – Bewegung inklusive des Parts von Österreich, dann im Kapitel „Österreich und die Neue Seidenstraße“.

China- Mittelasien- Westasien lautet der dritte Wirtschaftskorridor. Dieser nimmt seinen Verlauf über Nordwestchina, über Zentralasien bis zum Persischen Golf, zur Arabischen Halbinsel und zu den Küstengebieten des Mittelmeers. Dadurch wirkt er überdies auf Länder in Zentralasien, Westasien und Nordafrika. Zur Realisierung dieses Wirtschaftskorridors hat China Abkommen mit Kasachstan, Kirgisistan, Tadschikistan und Usbekistan sowie mit dem Iran, Katar, Kuwait, Saudi-Arabien und der Türkei geschlossen. Die Verbindung erfolgt über Hochgeschwindigkeitsstrecken. Die Knotenpunkte dieses Korridors sind Energiekooperationen, der Ausbau von Infrastruktur sowie Handels- und Investitionserleichterungen (vgl. MÜLLER et al. 2017: 155). Der vierte von den sechs trägt den Namen „China- Indochina- Halbinsel Korridor“ (vgl. FELLNER, In: MÜLLER et al. 2017: 34). Wie der Name es schon vermuten lässt, soll dieser der Volksrepublik die Verbindung zu den Ländern auf der indochinesischen Halbinsel ermöglichen. Diesbezüglich wurden bereits Grundsatzvereinbarungen mit Kambodscha und Laos abgeschlossen. Ergänzend konnten einerseits die Synergieeffekte mit Vietnam gestärkt werden und andererseits kam es auch zur Kooperation mit Thailand. Der Anspruch dieses Korridors ist es die Wirtschaftsentwicklung in den Grenzgebieten zu forcieren.

Während die ersten vier Korridore allesamt auf multilateraler Ebene stattfinden, ist der fünfte Korridor ein bilaterales Abkommen zwischen China und Pakistan. Im Jahr 2015 haben die beiden Staaten ein Kooperationsabkommen unterzeichnet, in welchem

das Hauptaugenmerk eben auf den Aufbau des Wirtschaftskorridors China- Pakistan lag. Dabei gehörten die Verbindungen Krakorum- Highway, Peschawar- Karatschi- Autobahn und Hafen Gwadar. Bangladesch- China- Indien- Myanmar lautet der sechste Korridor. Dieser zieht sich durch die drei Subregionen Ostasien, Südasien und Südostasien und verbindet dadurch den Pazifik mit dem Indischen Ozean. Um möglichst viel Profit aus diesem Projekt zu schlagen, wurde eine eigens berufene Arbeitsgruppe gegründet, welche über maritime Verbindungen das Hauptziel „gemeinsame Forschung“ erreichen soll (vgl. MÜLLER et al. 2017: 155).

Neben den in Rot gehaltenen Landrouten sind in der Karte auch die beiden Hauptrouten der maritimen Seidenstraße mit den Kürzeln A und B abgebildet. Beiden Routen haben ihre Ursprünge in China. Die Route A verläuft von China über den Indischen Ozean und findet den Weg über das Rote Meer, bzw. den Suez Kanal bis nach Europa und Afrika. In Europa dockt die Neue Seidenstraße am Hafen von Piräus bzw. in Venedig an (vgl. MÜLLER et al. 2017: 191). Die zweite Route läuft in die entgegengesetzte Richtung von China über das Südchinesische Meer und mündet schlussendlich im Südpazifik. Am Seeweg geht es aus chinesischer Perspektive primär darum, Erdöl aus dem Persischen Golf bzw. Nahrungsmittel oder Rohstoffe aus Australien zu importieren und exportieren (vgl. ANDROSCH IN: MÜLLER et al. 2017: 194).

Ungeachtet der Tatsache, ob Seeweg oder Landweg haben alle Routen die Aufgabe möglichst rasche und sichere Transportmöglichkeiten in beide Richtungen zu gewährleisten.

Nun offenbart sich die Frage, welche Ziele bzw. welche Absichten hinter der chinesischen Initiative stecken. Summa summarum stellt der chinesische Staatspräsident an seine Strategie den Anspruch, dass diese neue Wachstumsmotoren findet und eine neue Plattform für die globale Entwicklung schafft. Gleichzeitig ist ein Anliegen die wirtschaftliche Globalisierung ins Gleichgewicht zu rücken (vgl. MÜLLER et al. 2017: 155f.). Überdies formuliert er ein weiteres Ziel. 'Wir sind bestrebt, ein universales, regelgebundenes, offenes, diskriminierungsfreies und gerechtes multilaterales Handelssystem mit der WTO als seinem Kern zu fördern' (MÜLLER et al. 2017: 156). Abgesehen von den explizit formulierten und veröffentlichten Zielen rücken bei genauerem Blick hinter die Fassade weitere Absichten ins Zentrum. Denn

durch und mit der Neuen maritimen und terrestrischen Seidenstraße will China gesicherte Verkehrswege für den Transport herstellen. Diese Verkehrswege sind für die Volksrepublik von hoher Relevanz, damit die notwendige Beschaffung von Nahrungsmitteln, Rohstoffen, Energie, vor allem aber auch Erdöl und Erdgas gewährleistet werden kann. Ein Punkt, welcher nicht minder von Bedeutung ist, ist jener, dass dadurch auch der Transport der enormen chinesischen Exporte sichergestellt werden kann. China ist auf diese Exporte angewiesen, um einerseits Arbeitsplätze zu schaffen und andererseits Devisen zu verdienen (vgl. MÜLLER et al. 2017: 191).

Die BRI allein zu betrachten wäre aus chinesischer Sicht zu eng. Vielmehr braucht es die Verzweigung mit anderen Strategien und Plänen. Für Europa sind aus wirtschaftlicher Sicht insbesondere die Going Global Strategie und die „Made in China 2025“ bzw. die „Internet Plus- Strategie“ von Bedeutung. Die 1999 gegründete Strategie bildet den zentralen politischen Rahmen für alle Auslandsaktivitäten chinesischer Unternehmen. Der Hintergedanke Chinas ist es mithilfe der GGS chinesische Unternehmen von nationalen Heros zu Global Players zu machen. Im Zuge der BRI sollen Betriebe und Firmen intensiver zusammenarbeiten, die Synergien entlang der gesamten Wertschöpfungskette nutzen und nationale Interessen vorantreiben. Darüber hinaus sollen Überkapazitäten abgebaut werden und die Abhängigkeit von ausländischen Unternehmen reduziert werden. All die Punkte zusammengefasst stellen ein Komplettpaket für die Internationalisierung chinesischer Unternehmen auf die Füße (vgl. BREINBAUER 2019: 5). Während es bei der GGS primär um eine Verbesserung des Standings chinesischer Unternehmen geht, lautet das Ziel der MIC25- Strategie den Export von chinesischen High- End Produkten zu beschleunigen. Die MIC25- Initiative legt zehn High- Tech- Sektoren fest, in welchen China bis 2025 an der Weltspitze stehen möchte. Darunter finden sich unter anderem die Bereiche Luft- und Raumfahrtausstattung, Elektromobilität, Energieausrüstung, neue Informationstechnologie und Eisenbahn- Meerestechnologien. Das bedeutet die Regierung Chinas arbeitet zusehends daran europäische Unternehmen dazu zu animieren, innovative Forschungsbereiche nach China zu verlagern, insbesondere im Genre der Elektromobilität (vgl. BREINBAUER 2019: 5.) Eine erste Analyse führt zum Ergebnis, dass der Aufbau von chinesischen Global Players äußerst erfolgreich verläuft.

Mit Firmen wie ZTE oder Huawei, welche weltweit die Standards im 5G- Netz setzen oder auch Lenovo setzt China weltweit die Marke. Lenovo hat weltweit den höchsten Anteil an Super Computern. Nicht minder von Bedeutung ist der Aspekt, dass China einen Weg im Bereich Artificial Intelligence, Next Generation IT, Quantentechnologie und Blockchain eingeschlagen hat und somit drauf und dran ist die USA zu überholen. Die Zahlen sprechen Bände, denn das Arrangement war bis dato von Erfolg gekrönt. Während es im Jahre 2013 nur 23 chinesische Unternehmen unter die 500 größten der Welt geschafft haben finden wir heute bereits 120 darunter. Mit 120 fehlen China nur noch vier auf die USA (vgl. BREINBAUER: 2020).

Im nächsten Kapitel geht es nun verstärkt um den Einfluss, welchen die Seidenstraße auf Europa nimmt und ebenso um die Effekte, sowie die Potenziale, welche die BRI auf Europa hat.

4. Die Neue Seidenstraße und Europa

Heute scheint es schier unvorstellbar, dass es in den 70er Jahren noch keinen Handel zwischen China und Europa gegeben hat, denn mittlerweile ist China nach den USA zum zweitgrößten Handelspartner der EU avanciert. Zusätzlich ist anzumerken, dass die EU der größte Handelspartner Chinas ist (vgl. FISCHER In: MÜLLER et al. 2017: 12). Die Bedeutung Chinas für Europa kann Schierhuber zufolge an der ökonomischen Verflechtung zwischen China und der Europäischen Union ausgemacht werden. `Die Verflechtung ist so eng, dass ich glaube, dass man es gar nicht mehr entflechten könnte´ (vgl. INTERVIEW 1: S.1: 4,5). China exportiert Waren im Wert von circa 370 bis 400 Milliarden € pro Jahr. Die Europäische Union hingegen vermag es „nur“ auf 200 Milliarden € zu kommen. Diese Diskrepanz bewirkt eine gewisse wirtschaftliche Abhängigkeit Europas von der chinesischen Volksrepublik, weil viele OEMS (=Original Equipment Manufactures), industrielle Produzenten in China produzieren, weil sie eben auch von den Rohstoffen dort abhängig sind und diese zurück nach Europa transportieren.

4.1. Transeuropäisches Verkehrsnetz

Noch ehe man explizit auf die Neue Seidenstraße und ihre Auswirkungen, Besonderheiten und Effekte auf Österreich eingeht, ist es fundamental auf das TEN

(=Transeuropäische Verkehrsnetz, engl. Trans- European Network (TEN) einzugehen. Das Trans- European Network ist eine Initiative der Europäischen Union mit dem Ziel der Vereinheitlichung von Verkehrswegen (Straßenverkehr, Schienenverkehr, Wasserverkehr) innerhalb des Binnenmarktes der EU, sowie im Zuge der Europäischen Nachbarschaftspolitik. Insbesondere wird der Fokus dabei auf die östliche Partnerschaft gelegt (vgl. WEERTH 2019). Ebenso soll durch den Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes der wirtschaftliche und gesellschaftliche Zusammenhalt in der EU gestärkt werden (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 81). Darüber hinaus soll das Transeuropäische Verkehrsnetz die internationale Wettbewerbsfähigkeit Europas durch die Verbesserung der Erreichbarkeit der Regionen und Harmonisierungen im Grenzverkehr stärken. Das TEN-T ist demzufolge ein integriertes Netz, welches nicht nur den Straßen-, Schienen- und Wasserverkehr und das gesamte europäische Hochgeschwindigkeitsnetz einschließt, sondern auch das gesamte Verkehrsmanagement und die Navigation. Dies hat zur Folge, dass es auch Häfen, Flughäfen und Güterterminals inkludiert. Ein Synonym für Güterterminal wäre Umschlagterminal. Das bedeutet, dass an diesen Standorten zwischen den einzelnen Verkehrsträgern Straße, Schiene und Schiff umgeschlagen werden kann (vgl. SÜNNER & WEDEMEIER 2014: 38). Insbesondere das Stichwort Güterterminal bzw. Umschlagterminal nimmt auf die Neue Seidenstraße und deren Einfluss auf Österreich eine womöglich gewinnbringende Rolle ein. Mehr dazu im Kapitel Österreich und die Neue Seidenstraße.

Ergänzend zum transeuropäischen Netzwerk ist zu erwähnen, dass es ein „Core-Network 2030“ mit drei Zielen zu realisieren gilt. Zunächst zielt die Initiative darauf ab den grenzüberschreitenden Verkehr voranzutreiben. In gleicher Weise rückt die Interoperabilität ins Zentrum des Interesses. Hierbei geht es unter Berücksichtigung von technischen Variablen, wie Spurweite und Zugsicherung insbesondere darum, die Standardisierung von Verkehrssystemen im Schienenverkehr zwischen den unterschiedlichen Schienennetzen voranzutreiben. Ein letztes Element, welches durch das TEN- T Netzwerk realisiert werden sollte, ist die Intermodalität zwischen den Verkehrsträgern. Damit ist die Verbesserung des Umschlags zwischen Binnenschiff und LKW gemeint. Den drei Zielen zufolge ist dieses gesamte Projekt großräumig angedacht, sodass die bereits existierenden Verkehrsnetze sowohl miteinander

verbunden als auch so ausgebaut werden, dass in Summe neun zusammenhängende multimodale Verkehrsachsen entstehen. Mit einer Gesamtlänge von etwa 15.000 Kilometer, inkludiert das Verkehrsnetz wichtige Wirtschaftszentren und Ballungsräume sowie über 100- See- und Binnenhäfen (vgl. SÜNNER 2014: 38).

Das Projekt OBOR und die Neue Seidenstraße haben enormes Potenzial, sowohl über die Landroute als auch über die maritime Route. Das volle Potenzial der Seidenstraßen-Initiative kann allerdings nur dann ausgeschöpft werden, wenn sie auf die Infrastrukturpolitik der Europäischen Union abgestimmt ist. Ist diese Koordination gegeben so können die Synergien effizient genutzt werden (vgl. GLATZ In: MÜLLER et al. 2017: 58). Glatz zufolge gilt dies insbesondere für die „Trans-European Transport Network Policy“, kurz TEN-T, welche wie bereits erwähnt den Aufbau transeuropäischer Verkehrsnetze vorsieht. Die TEN-T- Leitlinien sind auch für Österreich von hoher Relevanz, denn die wesentlichen Verkehrsachsen Österreichs sind Teil des Kernnetzes. Genauer gesagt partizipiert Österreich, wie in der Abbildung zu sehen ist mit vier Kernnetzkorridoren am Trans-European Transport Network.

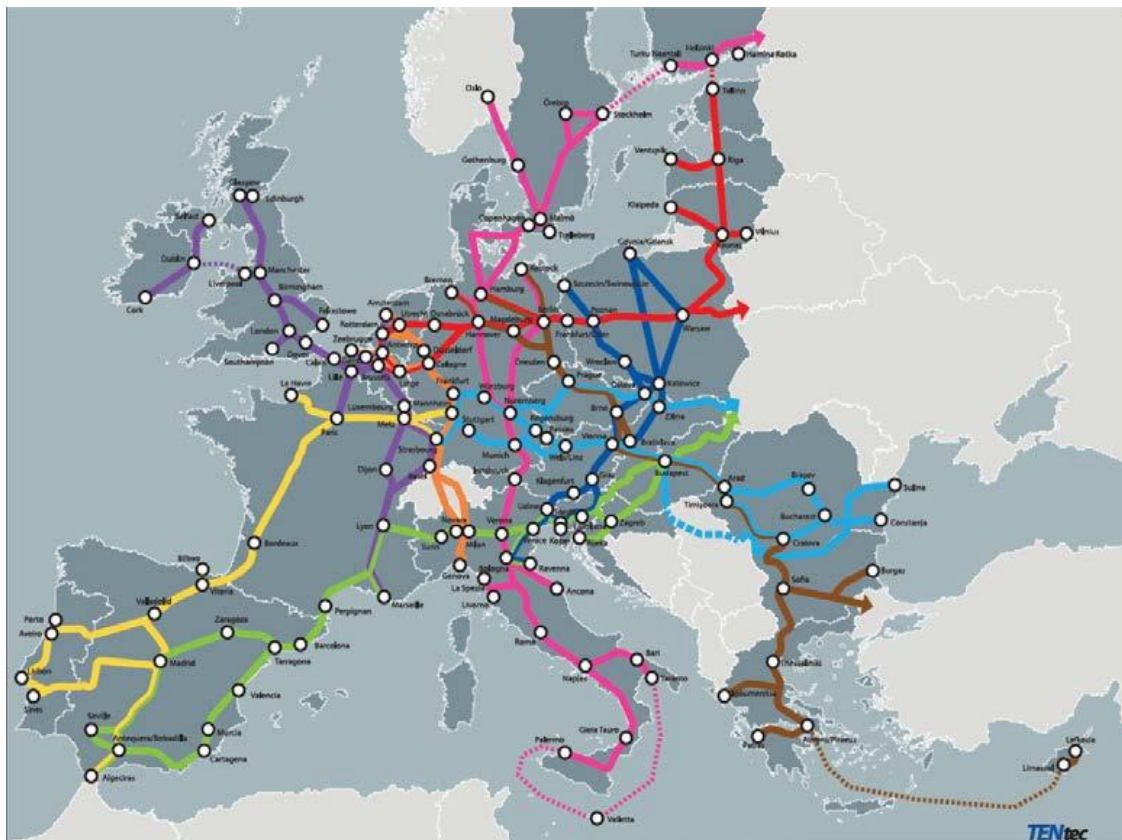


Abbildung 5: Transeuropäische Verkehrsnetze (Quelle: MÜLLER et al. 2017)

Österreich hat Anschluss an die in hellblau gehaltene Rhein Donau Route, an den dunkelblauen baltisch- adriatischen Korridor, an den braunen orient- mittel/ osteuropäischen Korridor, sowie an den in rosa markierten skandinavisch- mediterranen Korridor. Überdies ist festzuhalten, dass beide Seiten, das bedeutet sowohl China als auch die EU zielen darauf ab, auf einen gemeinsamen Nenner zu kommen. Sowohl die EU mit ihrer TEN-T- Politik als auch China mit ihrer Seidenstraßeninitiative haben die Absicht bekundet miteinander zusammenzuarbeiten. Infolgedessen wurde Ende Juni 2015 eine gemeinsame Konnektivitätsplattform gegründet.

Nun kann damit gerechnet werden, dass der Verlauf der Seidenstraße in Europa mitunter von den TEN-T-Leitlinien bestimmt wird. Dies wäre ein absoluter Vorteil für Österreich, denn damit würde Österreich eine zentrale Position einnehmen (vgl. GLATZ In: MÜLLER et al. 2017: 58f.).

Österreich könnte nicht nur mit Wien eine zentrale Position einnehmen, denn abgesehen von Wien sind auch drei- bzw. vier weitere österreichische Städte aktiv in die Korridore eingebunden. Exakt fallen für Österreich vier der neuen Korridore ins Gewicht. Wien, Graz und Villach sind an den Ostsee- Adria- Korridor angebunden, Innsbruck hat Anschluss an den Skandinavien- Mittelmeer Korridor sowie Linz an den Rhein- Donau- Korridor. Zusätzlich ist anzumerken, dass Wien gegenüber den anderen österreichischen Städten eine dominante Position innehat, denn Wien ist nicht nur an den Ostsee- Adria- Korridor angeschlossen, sondern Wien hat darüber hinaus auch Konnexionen zum Korridor „Orient- Östliches Mittelmeer“ und zum Rhein- Donau- Korridor vorzuweisen (vgl. HÖFERL 2019: 25). Der Rhein- Donau- Korridor stellt die Verbindung ausgehend von Frankreich über Deutschland, Österreich, Tschechien, die Slowakei, Ungarn, Rumänien und Bulgarien bis zum Schwarzen Meer her (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 84).

Die TEN-T- Leitlinien sind also äußerst vielversprechend für Österreich, aber auch die Neue Seidenstraße offeriert einige Anschlussstellen für Österreichs Wirtschaft. Beide Projekte haben gehöriges Potenzial, doch nicht in allen Belangen gehen die chinesischen Investitionen mit den europäischen d´accord. Die EU präferiert es in den Ausbau ihrer eigenen transeuropäischen Transportnetze zu investieren. Auf der einen Seite ist es die Intention die Transportnetze noch leistungsfähiger zu machen, auf der

anderen Seite sollen die innereuropäischen Unterschiede bei den Spurbreiten der Bahnen auf einen gleichen Nenner gebracht werden und nachdrücklich soll vor allem der EU- Binnenmarkt gefördert werden. Diesem Punkt soll insbesondere beim „Orient-östliches Mittelmeer- Korridor“, welcher von den deutschen Nord- und Ostseehäfen quer durch Europa mit den wichtigen Metropolregionen Wien und Budapest durch EU-Staaten zu den griechischen Häfen verläuft mehr Bedeutung zukommen (vgl. HÖFERL 2019: 24). Ehe man jedoch ausführlich auf Österreich Bezug nimmt, bedarf es einen größeren europäischen Blick auf die Thematik.

4.2. Seidenstraße – 16+1 Initiative

Aus europäischer Perspektive liegt der geographische Fokus chinesischer Infrastrukturinvestitionen auf dem Balkan. Die Initialzündung dafür war unter anderem die Übernahme von zwei Drittel der Anteile am griechischen Hafen Piräus durch die China Ocean Shipping Company, kurz COSCO im Juli 2016. Damit wurden im Ausmaß von über zehn Milliarden Euro via vertraglich fixierte und durch Absichtserklärungen bekannte Projekte für die Balkanregion abgeschlossen (vgl. GRÜBLER & STEHRER In: MÜLLER et al. 2017: 39).

Die Investitionsoffensive Chinas liegt also zusehends auf dem Westbalkan. Nicht nur die Übernahme großer Anteile am Hafen von Piräus durch die COSCO, sondern auch die im Jahr 2014 ins Leben gerufene „16+1“ Initiative hat einen gehörigen Beitrag geleistet. Diese Strömung umfasst neben den Mitgliedsstaaten Bulgarien, Estland, Kroatien, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn, welche ebenso Mitglied der europäischen Union sind auch fünf Balkanstaaten, die außerhalb der EU liegen. Diese fünf Länder sind Albanien, Bosnien und Herzegowina, Mazedonien, Montenegro und Serbien (vgl. GRÜBLER et al. In: MÜLLER et al. 2017: 48). Wie generell bei der gesamten BRI, so gab es auch bei der 16+1 Initiative bereits Zuwachs. Die 16+1 Strategie wurden durch Griechenland zur 17+1 Strategie (vgl. BREINBAUER 2019: 8). Zu den Schwerpunkten dieser Initiative zählen in erster Linie Transport und Infrastruktur. Auf zweiter Ebene werden auch Kooperationen in den Branchen Logistik, Umwelt und Energie, Land- und Forstwirtschaft sowie Tourismus geschlossen. Die finanziellen Rahmenbedingungen wurden 2017 im Zuge des Memorandum of Understanding des Europäischen

Investmentfonds (EIF) und des Seidenstraßen-Fonds (SRF) geschaffen. Die Summe dieses Engagements pendelt sich bei 500 Millionen Euro ein. Ergänzend dazu wollen EIF und SRF via eines „China- EU Co- Investment Fund“ gemeinsame Sache machen, um in Private-Equity Fonds und Risikokapitalfonds investieren zu können. Die weiteren Inspirationen werden finanziell von der Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) abgedeckt. Die Grundgedanken beruhen auf China, allerdings wurde die AIIB nicht in chinesischer Eigenregie, sondern von insgesamt 57 Gründungsmitgliedern errichtet, unter welchen sich auch Österreich befindet. Das Startkapital dieser Initiative betrug 100 Milliarden US- Dollar (vgl. GLATZ In: MÜLLER et al. 2017: 57). Zurückzukommen auf die 17+1 Kooperation. Jährlich werden thematische Schwerpunkte, sowie Maßnahmen der Zusammenarbeit in Richtlinien im Zuge der stattfindenden Gipfeltreffen dieser Ländergruppe verabschiedet. Von Handel und Investitionen über Konnektivität, Industrie, Energie, Wissenschaft und Technologie, Finanzen, Land- und Forstwirtschaft bis hin zu zwischenmenschlichen Kontakten und Gesundheit ist der Themenbereich äußerst breit (vgl. GLATZ In: MÜLLER et al. 2017: 60).

Die EU ist gegenüber China und deren Projekt der Neuen Seidenstraße uneins. Die Meinungen und Einstellungen zur Seidenstraßeninitiative driften unter den EU-Mitgliedsstaaten auseinander. Einerseits existiert Skepsis, weil das Projekt als ein von China initiiertes und gestaltetes Projekt gesehen wird und daher primär China nutzen soll, andererseits werden jedoch auch positive Wirkungen gesehen. Skepsis offenbarte sich bei unserem großen Nachbarn Deutschland. Vorrübergehend sah Deutschland im chinesischen Vorhaben den Versuch ein umfassendes System zur Prägung der Welt im chinesischen Interesse zu konstruieren. Obwohl China der wichtigste Handelspartner Deutschlands ist, teilt man die Überzeugung, dass man eine europäische Antwort generieren muss, um auch die eigenen Interessen durchsetzen zu können. Mit Frankreich dockt auch ein zweiter großer europäischer Staat an dieser Argumentationslinie an. Beide Länder stehen chinesischen Direktinvestitionen in ihren Ländern und der EU kritisch gegenüber. Ferner steht man der chinesischen Expansion in Europa misstrauisch gegenüber. Europäische Länder fürchten sich vor einer möglichen Verschuldung und Abhängigkeit von chinesischen Investoren (vgl. HÖFERL 2019: 20). Also während die euphorisch Gestimmten die große Chance für wirtschaftliche Entwicklung und politische Stabilität sehen, so fürchten Kritiker nicht

nur die Gefahr der geopolitischen Expansion. Kritische Stimmen lassen aufhorchen, dass einerseits Arbeitsgesetze untergraben werden und es andererseits zu unfairem Wettbewerb durch Subventionen und direkte Vergabe von Aufträgen an staatliche bzw. staatsnahe Unternehmen kommt (vgl. GRÜBLER et al. In: MÜLLER et al. 2017: 44).

In Europa gibt es nicht nur kritische Stimmen, wenn es um Arbeitsgesetze oder unfairem Wettbewerb geht. Mängel an Reziprozität, Offenheit und Transparenz befördern Skepsis in Europa. Auch wenn die Europäische Union Chinas stärkster Handelspartner ist, so stimmt es einen nachdenklich, dass es seit 1995 ein Handelsbilanzdefizit gibt, welches kontinuierlich ansteigt. Würde es über die Importe aus China zu Produktivitätssteigerungen kommen, dann wäre dies über kurze Sicht keine Bürde. Sollte es gelingen der EU via Importe die Produktivität zu steigern, wenn beispielsweise industrielle Vorprodukte der EU zufließen würden, dann könnte dies zur Erstellung höherer Fertigprodukte führen. Das Problem wird erst dann zu einem Problem, wenn höherwertigere Importprodukte hauptsächlich Resultate großzügig subventionierter chinesischer Staatsunternehmen sind, welche nicht primär die heimische Produktivität steigern, sondern peu un peu ganze Branchen, wie die europäische Solarindustrie bedrängen. Misstrauen gibt es allerdings auch im Hinblick auf die Reziprozität der Ausländischen Direktinvestitionen (vgl. BREINBAUER 2019: 6). Seit 2014 dominiert auch hier China. Es gehen mit 21 Milliarden US- Dollar wesentlich mehr FDI von China nach Europa als umgekehrt, wo es lediglich 7 Milliarden US- Dollar sind (vgl. Rhodium Group 2019a und b). Worin aber liegen die Gründe für diese Diskrepanz? Der Hauptgrund der Asymmetrie ist wohl in den ungleichen Marktbedingungen zu finden. Europa zeigt sich deutlich liberaler als China, was die Öffnung des Marktes betrifft. Während China etliche Bereiche, wie beispielsweise den IT- Sektor oder andere kritische Infrastrukturbranchen für ausländische Investitionen über sogenannte Negativlisten geschlossen hält, zeigt sich Europa deutlich offener. Dieser Aspekt hat mitunter auch dazu geführt, dass chinesische Unternehmen bereits 10% der Terminalkapazität in europäischen Häfen kontrollieren. Das Extrembeispiel zeigt die Beteiligung des chinesischen Staatsunternehmens COSCO am griechischen Hafen von Piräus. COSCO hat seit 2016 2/3 der Anteile des griechischen Hafens inne (vgl. BARISITZ & RADCYNER In: BREINBAUER 2019: 6). Der Grund für diese Übernahme

durch chinesische Staatsunternehmen, wie eben COSCO ist in der wirtschaftlichen Schwäche Griechenlands zu finden. Infolgedessen waren Privatisierungen, wie eben im Fall des Hafens von Piräus eine Voraussetzung für die Realisierung des dritten Griechenland- Hilfspaketes (vgl. BREINBAUER 2019: 6).

Nun stellt sich die Frage, wie die Projekte, die im Rahmen der BRI stattfinden finanziert werden können. Es offenbart sich also die Frage, welche Ländern und welche Institutionen das Budget für die Initiativen auf die Beine stellen. Der überwiegende Teil kommt aus den immensen Handelsbilanzüberschüssen Chinas. Allein mit der EU konnte China im Zeitraum von 2006 bis 2018 einen Handelsbilanzüberschuss von 1,6 Billionen US- Dollar erwirtschaften. Dadurch konnte China mit ca. drei Billionen US-Dollar eine Unmenge an Fremdwährungsreserven akkumulieren. Eine genaue Abschätzung des Volumens der BRI ist insofern schwierig, als sich die Anzahl der Mitgliedsländer stetig ändert, denn während es wie bereits erwähnt 2017 „nur“ 65 Länder waren, so waren es 2019 schon 131 und sind es mittlerweile heute 149, die an der Neuen Seidenstraße partizipieren (vgl. BREINBAUER 2020: 6). Durch den stetigen Zuwachs an Ländern stiegen automatisch Volumen und Größe der BRI an. Auffallend ist, dass Europa noch vor Subsahara- Afrika und Westasien das Zielgebiet Nummer 1 der BRI ist. Bemerkenswert ist, dass von allen Investitionen, die bis Juni 2018 in Europa getätigt wurden, rund $\frac{3}{4}$ in Nicht- BRI- Mitgliedsstaaten flossen. Höchst imposant ist die Tatsache, dass nur ein äußerst kleiner Part der Investitionen von multilateralen Banken getragen wird. Fakt ist, dass 90-98% rein aus chinesischer Hand finanziert werden (siehe BREINBAUER 2020).

Wie aus den Ausführungen von Höferl zu entnehmen ist, klaffen die Meinungen gegenüber dem Projekt der Neuen Seidenstraße in Europa gehörig auseinander. Auch die Stimmungen und Meinungen zur 17+1 Initiative in Europa driften auseinander. Die Gründung der 16+1 Plattform vermochte es in der Europäischen Union eine Unruhe auszulösen. Es stand die Befürchtung im Raum, dass eine vertiefte Zusammenarbeit zwischen den MOEL (= Mittel- und osteuropäischen Ländern) und China die gemeinsame Außenpolitik der EU gefährden würde. So weit ist es jedoch nicht gekommen, denn die Volksrepublik achtet die politischen Systeme nicht nur der Länder der 16+1 Initiative, sondern auch jene der anderen Länder und setzt eben erst

dann unter Achtung dieser Aspekte finanzielle Mittel für die Realisierung der Ziele der Neuen Seidenstraße- Strategie ein (vgl. FLAMM In: MÜLLER et al. 2017: 71). Ein Beispiel liefert die Handelspolitik. Demzufolge hielten die EU- Mitgliedsstaaten an einem Handel mit China fest, der nicht den Sozial- und Umweltstandards gerecht werden sollte, sondern auch auf freiem Marktzugang, fairen Wettbewerbsregelungen und öffentlichen Ausschreibungen stützen sollte. Mit dem gegründeten „Silk Road Fund“, bzw. dem „New Silk Road Cooperation Fund“ hat China eine Initiative gegründet, mit welchem den infrastrukturellen Großprojekten der Regierungen der „OBOR- Zielländer“ Rechnung getragen wird. Allerdings wurden solche Initiativen aufgrund der Anforderungen der EU- Rechtsvorschriften bis dato kaum in die Tat umgesetzt. Die EU- Rechtsrahmen geben China wenig Handlungsspielraum große Infrastrukturinvestitionen zu erwirtschaften. Öffentliche Ausschreibungen, Transparenz sowie Sozial- und Umweltstandards müssen bei der Umsetzung solcher Projekte gesichert werden, denn ist dies nicht der Fall, dann können die Projekte nicht nach dem Originalkonzept chinesischer Großunternehmen umgesetzt werden.

Wenngleich von einer Plattform mit 16 Ländern gesprochen wird, ist es durchaus ungewöhnlich, dass sich diese gegenüber China und seiner Initiative nicht homogen positionieren. Dabei spielen unter anderem die EU- Wettbewerbsregelungen eine Rolle. Noch wichtiger ist aber die wechselseitige Akzeptanz der unterschiedlichen Wertsysteme, denn diese nehmen einen wesentlichen Einfluss auf die chinesische Investitionspolitik. Von homogen kann tatsächlich nicht gesprochen werden, denn politisch sensible Themen wie Freiheit, Menschenrechte und Demokratie werden weitgehend auf bilateraler Basis abgewickelt (vgl. FLAMM In: MÜLLER et al. 2017: 72). Die Uneinigkeit Europas offenbart sich jedoch nicht nur in bzw. durch die homogenen bilateralen Verträge und die strikten EU- Rechtsrahmen, sondern auch im unkoordinierten Beitritt einzelner Mitgliedsstaaten zur Asiatischen Infrastrukturinvestitionsbank (AIIB) sowie an der Konzentration von Investitionen und chinesischen Staatsbesuchen in Ost- und Südosteuropa (vgl. GRÜBLER et al. In: MÜLLER et al. 2017: 44). Die AIIB wurde im Jahre 2015 gegründet und ist eines der Mittel, welches zur Finanzierung der Neuen Seidenstraße beiträgt. Die Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) ist im Besitz von bereits 84 Ländern. Unter ihnen finden sich die meisten EU- Mitgliedsstaaten wieder. Österreich ist beispielsweise

eines der Gründungsmitglieder. Ein Motiv für die Gründung der AIIB lag in der Unzufriedenheit Chinas mit der Dominanz der USA in der Weltbank und dem Internationalen Währungsfonds. Beiden steht die AIIB nun als Gegner gegenüber. Infolgedessen sind die beiden großen Wirtschaftsmächte USA und Japan keine Mitglieder der AIIB (vgl. HÖFERL 2019: 14).

Nicht nur bei Höferl sind kritische Stimmen und Äußerungen zur Neuen Seidenstraße zu entnehmen. Auch Breinbauer und Leitner sparen nicht mit Kritik. Sie sehen in der BRI die Gefahr einer Überschuldung und Abhängigkeit von China bei vielen involvierten ärmeren Ländern. In gleicher Weise wird der BRI und seinen Ausschreibungen mangelnde Transparenz angekreidet. Kritisch zu betrachten ist ihnen zufolge auch die Tatsache, dass die multilateral finanzierten Projekte in der Minderheit sind und von den chinesisch finanzierten Projekten in erster Linie auch nur die Volksrepublik selbst profitiert. Generell sei es ein Konzept, welches China selbst am meisten Benefit bringe (vgl. BREINBAUER et al. 2020).

Breinbauer dockt in einem weiteren Paper sowohl an die Kritikpunkte als auch an die jüngsten Entwicklungen der Seidenstraße an. Dabei wirft er nochmals kritische und fragwürdige Themen auf. Explizit geht er dabei auf vier Kritikpunkte ein, in welchen allerdings seitens der BRI schon (Nach-) Verbesserungen versprochen wurden. Der erste Kritikpunkt ist jener, dass die Projekte multilateraler und transparenter auf- und umgesetzt werden sollten. Weiters soll zum einen die Belt and Road- Initiative zukünftig der Korruption keinen Raum mehr geben, sowie zum anderen soll das geistige Eigentumsrecht (stärker) geschützt werden. Ein dritter Punkt, der der Volksrepublik kritisch angekreidet wird, ist jener der 'Negativliste', worunter all jene Bereiche subsummiert werden, für welche ausländische Investitionen tabu waren. Zukünftig gilt es die Negativliste zu reduzieren. Überdies ist auch das Argument der Abwertung der chinesischen Währung aus europäischer Sicht kritisch zu betrachten, denn dadurch versucht sich China Wettbewerbsvorteile zu verschaffen (vgl. BREINBAUER 2019: 7f.). In diesen Belangen konnten allerdings schon erste Steps, wie zum Beispiel bei den Negativlisten gesetzt werden. Dort gelang es im Juli 2019 gesperrte und/ oder limitierte Bereiche von 48 auf 40 herunterzuschrauben. In den Freihandelszonen konnte von 45 auf 37 reduziert werden (vgl. MERLE 2019).

4.3. Europäische Seidenstraße

In Kapitel Nummer drei wurde die Neue Seidenstraße aus chinesischer Sicht ausführlich behandelt, um allerdings den Einfluss und den Bezug zu Europa herzustellen bedarf es einer kurzen Rückbesinnung auf die zentralen Eckpunkte der Initiative Chinas. Die chinesische Führung hat also unter der Führung Xi Jinping im September 2013 den Aufbau des Seidenstraßen- Wirtschaftsgürtels verkündet. Durch den neuen Seidenstraßenwirtschaftsgürtel sollen wirtschaftliche, politische und kulturelle Verbindungen reaktiviert und somit der Wohlstand in der Region gefördert werden. Die chinesische Initiative, mit der nun der Wohlstand ausgebootet werden soll, setzt sich aus einer maritimen Route und einer Landroute zusammen. Der Aufbau der maritimen Seidenstraße des 21. Jahrhunderts zielt darauf ab, Asien, Afrika und Europa miteinander zu verbinden. Beide Strategien werden unter dem Terminus „Ein Gürtel, eine Straße“ zusammengefasst (vgl. RUDOLF 2017: 69f.).

Schwenkt man nun den Blick auf Europa so sind Holzner, Heimberger und Achnev zunächst der Ansicht, dass Europa bis dato auf die chinesischen Initiativen eher zurückhaltend reagiert hatte (vgl. HOLZNER, HEIMBERGER & ACHNEV 2018: 17). Auch wenn sich die europäischen Staaten bislang tendenziell passiv verhalten haben, sieht das EU- Parlament in der Seidenstraßeninitiative allerdings nicht nur Herausforderungen, sondern auch Chancen (vgl. HOLZNER et al. In: STEER 2018). Infolgedessen hat die EU- Kommission China eine neue Strategie auf den Tisch gelegt, in welcher man sich grundsätzlich für eine Kooperation mit China im Rahmen der BRI entscheidet. Dabei sollen über die „EU- China Connectivity Plattform“ Synergien mit den Initiativen der EU aufgegriffen werden. Beispielsweise hat eine Expertengruppe der Plattform 2017 eine kurze Liste BRI- komplementärer Projekte im Rahmen der Transeuropäischen Transportnetzwerke (TEN-T) veröffentlicht. Darunter finden sich Seehafenprojekte in Italien, Binnenschiffahrtsprojekte in Polen, intermodale Terminals in der Slowakei und Autobahnen in Bulgarien. Auch wenn es damit mögliche Anknüpfungspunkte gibt, so scheint es nach wie vor so, als ob die EU mit einer konkreten und umfassenden Antwort auf die BRI auf sich warten lässt (vgl. HOLZNER et al. 2018: 9f.). Europa hat über die Implementierung und den Ausbau der TEN-T Netzwerke versucht ein transeuropäisches Netzwerk zu errichten. Das Problem dabei ist, dass der Ausbau nur sehr langsam fortschreitet. Dies ist der Tatsache geschuldet,

dass die Finanzierung der Infrastrukturkorridore weitgehend national getragen ist, was zur Folge hat, dass der Infrastrukturausbau entlang der TEN-T- Kernnetzwerke in Krisenzeiten ins Stocken gerät. Überraschend ist auch der Aspekt, dass die Töpfe der EU, wenn es um den Ausbau der TEN-T- Kernnetzwerke geht, nicht großzügig ausgeschüttet werden. So wurden etwa im Finanzrahmen der EU nur 22,4 Milliarden Euro aus der Connecting Europe Facility (CEF), sowie circa 70 Milliarden aus den Europäischen Struktur- und Investitionsfonds (ESIFs) und zusammen aus dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSI) und der Europäischen Investitionsbank (EIB) etwa 21 Milliarden mobilisiert. In Relation zu den geschätzten Kosten der TEN- T- Kern- Netzwerke, welche sich auf 750 Milliarden belaufen ist dieses zur Verfügung gestellte Budget äußerst gering. Infolgedessen müssen die aktuellen Anstrengungen zur Verbesserung der Infrastruktur in der EU-Stückwerk bleiben (vgl. HOLZNER et al. 2018: 18).

Es kann festgehalten werden, dass Europa bislang eine passive Rolle innehatte. Man hat, wenn überhaupt auf die große Infrastrukturinitiative Chinas nur reagiert und kaum agiert. Europa verhielt sich äußerst passiv und konnte der chinesischen Strategie wenig entgegensetzen (vgl. HOLZNER In: STEER 2018). Dabei besteht vor allem im Osten Europas Handlungsbedarf. Dort gilt es Infrastrukturlücken zu füllen und Einkommensunterschiede auszugleichen. Ungeachtet dessen wäre es auch im Sinne Westeuropas seine Märkte in der östlichen Nachbarschaft mit Hilfe moderner Infrastruktur zu erweitern (vgl. HOLZNER et al. 2018: 12). Nicht nur Westeuropa kann von der Schließung der Infrastrukturlücken profitieren, sondern auch Zentraleuropa und insbesondere Österreich. Österreich kann aus den Handelsverflechtungen Profit schlagen, weil in der langjährigen Erfahrung und den intensiven Handelsbeziehungen mit Zentral- und Osteuropa großes Potenzial ruht. Überdies kann die Alpenrepublik über Investitionstätigkeiten in die Balkanregion mit einer erhöhten Nachfrage nach österreichischen Produkten rechnen. Durch konkrete Projekte könnten österreichische Exporte durch internationale Handelsverflechtungen um etwa 260 Millionen Euro ansteigen (vgl. GRÜBLER et al. In: MÜLLER et al. 2017: 50f.).

Die Marktpotenziale dieser Nachbarschaft sind enorm. In der Ostregion Europas leben circa 480 Millionen Menschen. Im Vergleich dazu die EU selbst hat 510 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner. Zurückzukommen auf die große Diskrepanz im

Einkommen kann festgehalten werden, dass die 480 Millionen Menschen der östlichen Regionen ein nur rund halb so hohes Einkommen, wie die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union haben. Unter diesen 480 Millionen finden sich mit 30 Millionen die Einwohner/innen des Westbalkans wieder, sowie mit in etwa 200 Millionen die Bevölkerung der ehemaligen europäischen Teilrepubliken der Sowjetunion. Nicht zu vergessen sind die zentralasiatischen und Kaukasus- Republiken mit beinahe 90 Millionen und mit jeweils 80 Millionen die übrigen Anrainerstaaten des Schwarzen- bzw. Kaspischen Meeres – der Türkei und dem Iran (vgl. HOLZNER et al. 2018: 12). Demzufolge muss das Ziel darin liegen die großen urbanen Zentren Westeuropas mit den stark bevölkerten Gebieten im Osten des Kontinents zu verbinden. Dieser Zusammenschluss könnte eventuell bis zu den Ländern am Schwarzen- und Kaspischem Meer reichen. Der Hintergedanke dabei ist es Win- Win Situationen für beide Parteien zu generieren und wenn dann auch noch eine Kopplung mit der chinesischen Seidenstraße erfolgt, dann wäre das Konzept ein voller Erfolg (vgl. INTERVIEW 2: 3).

Verfolgt man diese Argumentationslinie, so ist der Gedankengang an eine größere europäische Initiative vollkommen plausibel. Das Ziel einer besseren Konnexion zwischen den Industriezentren Westeuropas mit den bevölkerungsstarken, aber eben unterentwickelten Gebieten sollte im beidseitigen Interesse erfolgen. Weiters sollte unabhängig von der BRI- Initiative Chinas diese Verbindung zu stärkerer wirtschaftlicher Integration und mehr politischer Kooperation im größeren Europa beitragen (vgl. HOLZNER et al. 2018: 20). Holzner, Heimberger und Kochnev sehen die Chancen in der Gründung einer Europäischen Seidenstraße. Die europäische Seidenstraße könnte zukünftige Zugangspunkte nach Ostasien definieren und somit könnte anstelle von Konkurrenz eine positive Wechselbeziehung zwischen der europäischen Variante und der Neuen Seidenstraße Chinas entstehen (vgl. HOLZNER et al. 2018: 20). Die positive Wechselbeziehung wäre ein Pluspunkt der Zusammenarbeit. Ein weiterer Ausgangspunkt der verstärkten Kooperation zwischen der Europäischen Union und China sollte das gemeinsame Interesse an einer multipolaren Weltordnung sein, denn weder China noch die EU können nicht an bi- oder gar monopolen Ansätzen interessiert sein, vor allem im Kontext eines aktuell zum Teil wiedererstarbten Konkurrenzkampfes um Einfluss und Macht unter den Weltmächten.

Dieser vermeintliche Konkurrenzkampf wird unter dem Begriff „globaler Nationalismus“ zusammengefasst (vgl. FRISCHENSCHLAGER & AGATHONOS. IN: MÜLLER et al. 2017: 180). Die Symptome des globalen Nationalismus liegen auf der Hand. Die Russische Föderation in etwa ist zurückgekehrt mit imperialen Machtansprüchen vor allem gegenüber heute unabhängigen Staaten, welche der ehemaligen UdSSR angehörten. Russland zeigt, wie man im Falle der Krim und der Ostukraine sehen kann, ein ausgesprochenes Interesse im Wettrüsten und keinerlei Hemmschwelle gegenüber dem Einsatz von militärischer Gewalt. In gleicher Weise fürchterlich ist das gegenwärtige Beispiel Syrien. Es bleibt zu hoffen, dass der globale Nationalismus nicht Oberwasser bekommt und womöglich China dazu veranlasst militärisch nachzuziehen. Diese Thematik erweist sich auch für die EU als äußerst heikel, denn ohne eine Einigung droht der EU und seinen Staaten im globalen Machtkampf die politische Marginalisierung. Hingegen würde die Vertiefung einen unerlässlichen Beitrag zu einer Weltordnung auf globaler Wertebasis führen. Anstelle eines weltweiten Machtkampfes unter Großmächten, sollte die globale, konsensbasierte Verantwortung angepeilt werden. Die Basis dazu stellen global beschlossene und umgesetzte Regeln. Ist dies der Fall so kann eine faire Weltwirtschaft auf Basis von Markt und Freihandel eintreten und die globale Zusammenarbeit kann generell intensiviert werden (vgl. FRISCHENSCHLAGER & AGATHONOS. IN: MÜLLER et al. 2017: 180f.). Eine Strategie, die ganz im Sinne der globalen Zusammenarbeit ist, ist jene, dass die Idee der Europäischen Seidenstraße und der Neuen Seidenstraße Chinas komplementär sind (vgl. HOLZNER et al. 2018: 20). Auch aus einer anderen Perspektive stehen die Türen für die Kooperation offen, denn beim Thema Umwelt, Ökologie und Klima stimmen die Interessen Chinas mit jenen der EU überein (vgl. FRISCHENSCHLAGER et al. In: MÜLLER et al. 2017: 181).

Die Frage, die sich nun offenbart ist, jene, wie die Strategie der Europäischen Seidenstraße konkret aussieht, bzw. wie diese umgesetzt werden kann. Noch ehe man die Ideen und Strategien dieser Europäischen Seidenstraße genauer betrachten kann, bedarf es einen Blick auf die wichtigsten transeurasischen Transportkorridore. (vgl. HOLZNER et al. 2018: 19f.)



Abbildung 6: Transeurasische Transportkorridore (Quelle: EDB In: HOLZNER et al. 2018)

Die Abbildung zeigt vier Hauptkorridore mit jeweiligen seitlichen Ausläufern. In Blau gehalten ist der nördlich- eurasische Korridor dargestellt. Überdies sind in Rot der zentral- eurasische, in Grün der trans- asiatische und in Gelb der internationale Nord- Süd Korridor graphisch beschrieben. Während in Rosa gehalten der westliche Ausläufer des internationalen Nord- Süd Transport Korridors dargestellt ist findet man in violett den östlichen Ausläufer des internationalen Nord- Süd Transport Korridors. In Anbetracht der wichtigsten transeurasischen Transportkorridore, stellt sich nun die Frage, wie die Europäische Seidenstraße grundsätzlich gestaltet werden könnte, bzw. welche Pfade es dabei geben könnte. Die Europäische Seidenstraße könnte sich potenziell aus zwei Haupttrouten zusammensetzen. Beide Routen zielen darauf ab die Zentren der westeuropäischen Industrie mit der östlichen Nachbarschaft im großräumig gedachten Europa zu verbinden.



Abbildung 7: Haupttrouten der Europäischen Seidenstraße (Quelle: HOLZNER et al. 2018)

Aus der Abbildung sind die zwei Haupttrouten zu entnehmen. Die nördliche Route, auch Nordroute genannt ist in Blau gehalten, während die südliche Route in Rot eingezeichnet ist. Die Nordroute hat ihren Ursprung in Frankreich und nimmt konkret in Lyon Fahrt auf. Warum gerade Lyon? Lyon ist nicht nur ein altes französisches Industriezentrum, sondern auch ein wichtiges Transport- und Logistikzentrum. Mit dem Beginn in Lyon könnte die Route weiter über Paris, Brüssel und den südlichen Part der Niederlande direkt in der Metropolregion Deutschlands im Rhein- Ruhr- Gebiet münden. Dort liegt unter anderem auch der Duisburger Hafen, welcher zu einem der weltgrößten Binnenhäfen zählt und darüber hinaus eines der bedeutendsten Logistikzentren im Nordwesten Europas ist (vgl. HOLZNER et al. 2018: 20). Auch der Geschäftsführer der Breitspur Planungsgesellschaft mbH Schierhuber, sieht speziell in Duisburg großes Potenzial. Duisburg kann mit seinem Standort und Logistikterminal „dry port duisburg“ immens punkten. Dort finden wir heute, wie beispielsweise auch in Korgas, an der chinesisch/ kasachischen Grenze ein bedeutendes Wirtschaftszentrum. In diesen Wirtschaftszentren werden die Finalisierungsschritte von Wertschöpfungsketten gesetzt und es werden 4.0 Trends, also Industrie 4.0, Arbeit 4.0 und Logistik 4.0 aufblühen (vgl. INTERVIEW: 1: 3).

Das Rhein- Ruhr Gebiet generiert also einige wirtschaftliche- und gesellschaftspolitisch Chancen, aber in diesem Gebiet endet die Europäische Seidenstraße nicht. Die

Grenzen sind nicht endgültig fixiert. Denn, wenn man die blaue Kurve weiterverfolgt, so finden auch die Städte Berlin, Warschau und Minsk Anschluss an die Nordroute. Mehr noch könnte die Route gar bis Moskau führen. Auch Richtung Süden- bzw. Südwesten könnte die nördliche Route expandieren. Ausweitungen im Südwesten könnten ihren Ursprung in Lyon nehmen und von dort an die Nordroute angeschlossen werden. Konkret könnte die Expansion im Süden von Lyon über Barcelona nach Madrid und Lissabon führen. Im Osten könnten die Ausweitungen von Moskau über die beiden russischen Städte Nischni Nowgorod und Samara bis schlussendlich in den kasachisch-russischen Grenzort Uralsk (vgl. HOLZNER et al. 2018: 20).

Bei genauerer Betrachtung der Blauen bzw. nördlichen Route sticht sofort ins Auge, dass Österreich keinen Anschluss daran hat. Die blaue Kurve macht einen weiten Bogen nördlich um das österreichische Staatsgebiet herum. Das besondere an der nördlichen Route der „Europäischen Seidenstraße“ ist, dass sie an den nördlichen und zentralen eurasischen Korridor anknüpfen kann. Hingegen könnte die Südroute an den Internationalen- Nord- Süd- Korridor und an den Transasiatischen- Korridor andocken. Nicht nur dies, mehr noch könnte sich die Route auch mit dem seit Anfang der 1990er Jahre von der EU geförderten Verkehrskorridor Europa- Kaukasus- Asien überscheiden (vgl. HOLZNER et al. 2018: 21).

Zusammenfassend die Nordroute hat gehöriges Potenzial, vor allem wenn es darum geht Europa und Asien noch besser miteinander zu vernetzen. Aus österreichischer Sicht ist es schade, dass dem österreichischen Staat der direkte Anschluss verwehrt ist. Ein Schwenk zur Südroute der Europäischen Seidenstraße zeigt jedoch, dass auch Österreich in den Plänen der europäischen Initiative involviert ist. Die Südroute könnte ihren Ursprung in Mailand, dem größten italienischen Ballungsraum und wirtschaftlichen Zentrum des Landes, nehmen. Vom Ausgangspunkt Mailand könnte die Strecke weiter über den hochentwickelten süddeutschen Raum entlang des Donautales über Wien und Budapest nach Bukarest und letzten Endes bis zum Hafen von Konstanza am Schwarzen Meer führen. Konstanza ist dabei nicht gleichbedeutend die Enddestination der südlichen Route, denn es öffnen sich noch zwei weitere Optionen zur Erweiterung. Die erste Option könnte über den Seeweg zum einen über den russischen Hafen von Noworossijsk bis nach Wolgograd gehen. Die zweite Alternative über den Seeweg würde über den georgischen Hafen Poti und Tiflis bis in

die Hauptstadt Aserbaidshans nach Baku am Kaspischen Meer führen (vgl. HOLZNER et al. 2018: 20).

Stellt man Nordroute und Südroute gegenüber so ist anzumerken, dass die nördliche Route bezüglich der Länge große Vorteile genießt. Die Kernstrecke der Nordroute beläuft sich auf rund 3.400 Kilometer. Zählt man die Erweiterungen hinzu so kommt man auf eine Summe von 6.700 Kilometern. Die Südstrecke ist mit einer Länge von 2.500 Kilometern in etwa um ein Drittel kürzer. Auch wenn man die Erweiterungen dazu addiert, ist man mit 4.300 Kilometern noch immer klar unter der nördlichen Route. Beide Pfade gemeinsam ergeben im größer gedachten Europa, in Summe an Land Wegstrecken von rund 11.000 Kilometern. Daraus abgeleitet wäre die logische Konsequenz die Strecken mit entsprechenden Hochgeschwindigkeitsstrecken und leistungsstarken Autobahnen auszustatten (vgl. HOLZNER et al. 2018: 21).

Der Argumentationslinie des Zentrums für „Internationale Wirtschaftsvergleiche“ zufolge führt kein Weg an einem „Big Push“ bei den Infrastrukturinvestitionen im größeren Europa vorbei. Durch das Arrangement der Europäischen Seidenstraße ist es möglich die industriellen Zentren im Westen mit den bevölkerungsreichen, aber weniger entwickelten Gebieten im Osten Europas zu verknüpfen. Damit korrelieren einige positive Nebeneffekte einher. Die Konnexion soll kurz-, mittel- und langfristig für mehr Wachstum und Beschäftigung sorgen. Betrachtet man die Strategie als Ganzes so ist der wohl allerwichtigste Aspekt jener, dass die Europäische in keinster Weise als Gegenpol zur Neuen Seidenstraße Chinas zu sehen ist. Beide Alternativen sollen komplementär betrachtet werden. Abgesehen von den wirtschaftlichen gäbe es auch noch bedeutende politische Vorteile, falls es aufgrund von länderübergreifenden, gemeinsamen Infrastrukturmaßnahmen zu mehr Kooperation kommt (vgl. HOLZNER et al. 2018: 45).

Werden nun grenzüberschreitend gemeinsame Infrastrukturmaßnahmen beschlossen und durchgeführt so stellt sich die Frage nach der Finanzierung. Holzner und Co liefern in deren Beitrag eine erste Kalkulation der Investitionen der Europäischen Seidenstraße, welche bewusst auf sehr hohen Kostensätzen basiert. Insofern wurde in das Projekt der Bau von fünf Seehäfen, zehn Flusshäfen, sechs Flughäfen und zwölf Logistikzentren miteinkalkuliert. Die Kosten der Seehäfen wurden auf sieben Milliarden

Euro geschätzt, jene der Flusshäfen mit circa der Hälfte und jene der Flughäfen wurden mit zehn Milliarden Euro veranschlagt. Als Vergleichswert für Logistikzentren wurde die Fläche des deutschen Logistikzentrums Duisburg herangezogen. Dieses wurde mit 2,12 Milliarden dotiert. Die Gesamtkosten beider Routen der Europäischen Seidenstraße werden mit 1.000 Milliarden Euro berechnet. Stellt man diese Zahlen in Relation zur chinesischen Seidenstraße so liegen die Werte am unteren Ende dieser (vgl. HOLZNER et al. 2018: 29). Denn im Verhältnis zur „Europäischen Seidenstraßeninitiative“ pendeln sich die Kosten der chinesischen Seidenstraße bei 7.000 Milliarden Euro ein (vgl. HOLZNER et al. 2018: 45).

Die Wirtschafts- und Beschäftigungswachstumseffekte sind der große Pluspunkt der Europäischen Seidenstraße. Den Berechnungen des Instituts für Internationale Wirtschaftsvergleiche zu folge hat die Europäische Seidenstraße mit ihrem Basisszenario und der Realisierung der Nord- bzw. der Südroute das Potenzial BIP und Beschäftigung zu erhöhen. Genauer gesagt wird der Initiative die Virtualität über den Zeitraum von zehn Jahren zugeschrieben, das BIP der involvierten Länder um 3,5 % anzuheben und die Beschäftigung um zwei Millionen Personen zu erhöhen (vgl. HOLZNER et al. 2018: 45).

5. Österreich und die Neue Seidenstraße

5.1. Status Quo

Die Relevanz Chinas ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Sowohl wirtschaftliche Zusammenarbeit als auch Handelsvolumen haben stetigen Zuwachs erfahren, sodass sich das Handelsvolumen mittlerweile bei 11 Milliarden Euro eingependelt hat. China rangiert damit auf dem fünften Platz der wichtigsten Handelspartner Österreichs. Nur die Nachbarstaaten Deutschland, Schweiz und Italien sowie die USA etablieren sich vor China. Bemerkenswert ist, dass der Handel mit China ein größeres Volumen als jener mit Japan, Russland oder Frankreich erreicht (vgl. FISCHER In: MÜLLER et al.2017: 13).

Abgesehen von der zunehmenden wirtschaftlichen Verflechtung mit China genießt der österreichische Staat in China selbst hohes Ansehen. China ästimiert an Österreich den hochentwickelten Status, das innovative Klima und überhaupt die Schönheit des Landes (vgl. FROHNER 2018: 5). In gleicher Weise schätzt China die Neutralität und die

Sicherheit Österreichs und den Fakt, dass Österreich ein funktionierender Rechtsstaat, mit herausragender Lebensqualität und einer geostrategisch günstigen Lage zwischen Ost und West ist (vgl. HÖFERL 2019: 28). Auch die Tatsache, dass Österreich ein Gründungsmitglied der AIIB trägt zum wohlwollenden Status bei. Ungeachtet dessen kann Österreich mit Wien eine gewichtige Funktion einnehmen, indem man in die Rolle der zentralen Drehscheibe zwischen Ost- und West schlüpfen kann. Die Themen seitens China sind mit dem Strukturwandel der Wirtschaft, den Qualitäts- und Effizienzsteigerungen, den Seidenstraßeninitiativen und der Organisation der Olympischen Winterspiele immens groß. Nicht nur deshalb möchte man von chinesischer Perspektive her unbedingt mit Österreich zusammenarbeiten. China vertritt die These, dass speziell in Bereichen, wie der High- Tech- Industrie, des Finanzsektors, sowie in den Gebieten Energieeffizienz, Umweltschutz, Transport und Logistik, Biolandwirtschaft, Kultur und Tourismus- bzw. Wintersport gehöriges Potenzial besteht (vgl. FROHNER 2018: 5). Frohners Ausführungen spiegeln sich in den Ausführungen Höferls, der sich der Argumentation von Fischer (2017) anschließt, wider. Auch er sieht China unter den Top Handelspartnern Österreichs. Hinter unseren Nachbarländern Deutschland, Italien und der Schweiz, sowie nach den USA etabliert sich China als fünftgrößter Handelspartner Österreichs mit einem Handelsvolumen von mehr als 12 Milliarden Euro (vgl. HÖFERL 2019: 27). Ein Vergleich zwischen Fischer (2017) unter Höferl (2019) zeigt, dass das Handelsvolumen binnen zwei Jahren um eine Milliarde Euro gestiegen ist. Dieses Handelsvolumen von Österreich mit China übersteigt wie bereits erwähnt also auch jenes zwischen Österreich und Japan, Österreich und Russland, oder Österreich und Frankreich bzw. Kanada (vgl. FISCHER in MÜLLER et al. 2017: 13).

Wirft man nun beispielhaft ein Auge auf die österreichische Handelsbilanz für das Jahr 2017, so kann Österreich Importe im Wert von 8,5 Milliarden Euro aus China verzeichnen. In erster Linie waren dies elektronische Geräte, wie Mobiltelefone, Laptops, Elektromotoren, elektrische Generatoren oder beispielsweise auch medizinische Instrumente. Den Importen stehen Exporte in der Höhe von 3,7 Milliarden Euro gegenüber. Zu dieser Summe tragen Kraftfahrzeuge, medizintechnische Produkte, Maschinenteile, Elektromotoren, Flüssigkeitspumpe und Hebewerke, Kunststoffherzeugnisse, Pharmaprodukte, sowie nicht zu vergessen

hochwertige Stahlprodukte bei (vgl. HÖFERL 2019: 27). Infolgedessen ist Österreich also kein Nettoimporteur Chinas, sondern hat auch einige Branchen und Nischen, welche beträchtliche Exporte verzeichnen können. AT&S ist beispielsweise weltweit führend in der Herstellung von Leiterplatten, aber es gibt auch andere erfolgreiche Unternehmen, wie den Weltmarktführer für Industrietechnologien Andritz, den führenden Motoren- und Maschinenteileproduzent Miba, den Faserhersteller Lenzing, den Technologiekonzern Siemens oder aber auch den Stahlerzeuger VOEST, sowie den Maschinenbauer Engel (vgl. ANDROSCH in MÜLLER et al. 2017: 197).

Ungeachtet der Tatsache, dass Österreichs Wirtschaft in letzter Zeit beachtliche Erfolge vorzuweisen hat, gäbe es gemäß des ehemaligen Bundespräsidenten Heinz Fischer im Handel mit China noch `viel Luft nach oben´ (FISCHER in MÜLLER et al. 2017: 12). Das Potenzial und die Chancen liegen wirtschaftlich gesehen in den Facetten Umweltschutz, erneuerbare Energieerzeugung, e- Mobility, Luft- und Raumfahrt, Smart- City- Konzepte, Solar- und Windenergieerzeugung und elektrische Fahrzeuge (vgl. HÖFERL 2019: 27).

Demzufolge steht Österreich in einem besonderen Verhältnis zur Neuen Seidenstraße. Die chinesischen Investitionen in den südosteuropäischen Ländern in Luft-, Schien-, Bahn- und Seeverkehr haben in den vergangenen Jahren starken Auftrieb erfahren. Da Österreich Expertisen im Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken, im Tunnelbau, bei Weichenanlagen oder aber auch bei Gebirgsspeicherkraftwerken besitzt duplizieren sich die Chancen für Österreich beim Großprojekt Neue Seidenstraße einen aktiveren Part einzunehmen (vgl. HÖFERL 2019: 28). Gewiss ist die Situation im österreichischen Verkehrswesen auch stark von den Bedingungen der Nachbarstaaten abhängig, aber die Neue Seidenstraße und die aktive Investitionspolitik Chinas werden die langfristigen Beziehungen und Wirtschaftsinteressen Österreichs in Südosteuropa strategisch beeinflussen (vgl. FLAMM, In: MÜLLER et al. 2017: 76). Ungeachtet dessen, falls sich Österreich am Ausbau eines globalen Verbindungsnetzes beteiligen will, so offenbart sich die Frage `Will sich die Alpenrepublik an die Neue Seidenstraße anschließen oder nicht´ (FLAMM In: MÜLLER et al. 2017: 76)?

Abgesehen von der langfristigen Perspektive so steckt auch mittelfristig gehöriges Potenzial in der Strategie und in den Projekten der Neuen Seidenstraße, denn der in der Westbalkanregion zu erwartende induzierte Einkommensschub hat mit Sicherheit

auch positive Effekte auf Österreich. Der Einkommensschub in der Westbalkanregion kann zu höherer (direkter und indirekter) Nachfrage nach österreichischen Produkten führen. Da einer der Fokusse der BRI die Transportwirtschaft betrifft, ist auch eine Senkung von Transportkosten und Lieferzeiten naheliegend. Dieses Momentum könnte Österreich so wie auch zahlreichen weiteren Ländern an helfen ihre Handelsbeziehungen mit Absatzmärkten in Eurasien zu steigern (vgl. GRÜBLER & STEHRER, In: MÜLLER et al. 2017: 52). Dies untermauert die These 'Die Anbindung Österreichs an die Neue Seidenstraße muss für die Politik Top- Priorität bekommen' (MÜLLER et al. 2017: 125) von ÖBB- Chef Andreas Matthä.

Der Forderung von ÖBB Chef Matthä gilt es den aktuellen Stand der Dinge gegenüberzustellen. Denn gegenwärtig ist festzuhalten, dass Österreich kein aktives Mitglied der Ländergruppe 16+1 und infolgedessen noch keinen festen Anschluss an die Neue Seidenstraße hat. Österreich befindet sich aktuell im Beobachterstatus (vgl. GRÜBLER In: MÜLLER et al. 2017: 48).

Österreich ist zwar in der Beobachterposition, dennoch steht Österreich abseits der Neuen Seidenstraße und hat bisher auch noch keinerlei Initiativen ergriffen, um Teil dieses Projektes zu werden (vgl. ZANGER In: MÜLLER et al. 2017: 122). Österreich ist weder in das Eisenbahnprojekt, welches den Hafen von Piräus mit Budapest verbinden wird, involviert, noch partizipiert es am Bau der Autobahnen, die von Montenegro ausgehend Südosteuropa mit Zentraleuropa verbinden sollen. Ebenso kann Österreich angekreidet werden, dass es das Potenzial und die Vorteile des österreichischen Donaoraums nicht entsprechend nutzt (vgl. ZANGER In: MÜLLER et al. 2017: 122).

Die Tatsache, dass Österreich kein Mitglied der 16+1 Initiative ist liegt nun offen auf der Hand, jedoch hat das Engagement Chinas in den Mittel- und osteuropäischen Ländern speziell auch aufgrund der Präsenz österreichischer Unternehmen in den mittel- und osteuropäischen Ländern auch Effekte auf österreichische Interessen. Österreich befindet sich seit März 2015, seit dem Staatsbesuch des damaligen Bundespräsidenten Fischer in der Beobachterrolle. Die Expertise österreichischer Firmen macht sie zu einem attraktiven Partner für chinesische Unternehmen, welche sich in der Region oftmals neu orientieren müssen (vgl. GLATZ In: MÜLLER et al. 2017: 61). Nun auch wenn der Fokus im Rahmen der BRI in Ost- und Südosteuropa liegt, so sind die Infrastrukturinvestitionen im Westbalkan für Österreich aus dreierlei Hinsicht

interessant. Zunächst ergeben sich für Österreich durch die heimische Expertise, welche beispielsweise im Tunnelbau gegeben ist, Chancen bei Transportinfrastrukturprojekten. Überdies kann durch den kurz- bis mittelfristigen Ausbau bzw. durch die Modernisierung von Transportkosten auch mit einem Sinken der Transportkosten gerechnet werden. Hingegen kann mittel- bis langfristig von einem positiven Einkommenseffekt der Investitionen in der Westbalkanregion ausgegangen werden. In Anbetracht der Handelsbilanz zwischen der Westbalkanregion und Österreich liegt offen auf der Hand, dass Österreich mehr in den Westbalkan exportiert als es aus derselben Region importiert. Steigt das Einkommen durch die Investitionen im Westbalkan, so dürfte Österreich auch von einer erhöhten Nachfrage aus dieser Region ausgehen. In weiterer Folge impliziert dies für Österreich Gewinne, da damit höhere Nettoexporte lukriert werden können (vgl. GRÜBLER et al. In: MÜLLER et al. 2017: 45).

Abgesehen vom möglichen indirekten Profit durch die Investitionen in Ost- und Südosteuropa sehen kritische Stimmen den wirtschaftlichen Vorteil auch anderwärtig. Geht es nun um einen wirtschaftlichen Vorteil für Europa und im Detail für Österreich, dann sollte man eher nach einer Entflechtung trachten. Beispielsweise wäre es dienlich über eine Relokalisierung gewisser Wertschöpfungsketten nachzudenken. Als Beispiel erwähnt Schierhuber die Pharmaindustrie, in welcher Europa und insbesondere auch Österreich durch bzw. während der Corona Pandemie viele Kompetenzen verloren haben. Damit spricht er nicht das Know-How an, denn dieses sei ihmzufolge nach wie vor gegeben, sondern den Verlust der Produktionskontrolle. Deswegen appelliert er hier für punktuelle Entflechtungen. Mit solchen punktuellen Entflechtungen öffnen sich die Türen für eine Relokalisierung in Europa, womit wieder neue wirtschaftliche Impulse gesetzt werden können (vgl. INTERVIEW 1: 1).

5.2. Potenziale versus Risiken der Neuen Seidenstraße für Österreich

In diesem Teil liegt der Fokus einerseits in der Analyse der möglichen Auswirkungen, welche die Belt and Road Initiative für die österreichische Wirtschaft hat und ob es Andockstellen für diese gibt, welche effizient genutzt werden können. Andererseits wird zunächst das Hauptaugenmerk auf die „Europäische Seidenstraße“ gelegt. Auch hier gilt es die wirtschaftlichen und gesellschaftspolitischen Einflüsse unter die Lupe zu

nehmen und diese möglichst optimal herauszuarbeiten. Wirtschaftlich bringt die „Europäische Seidenstraße“ positive Auswirkungen für Österreich mit. Konkret bringen die Baumaßnahmen der Initiative ein zusätzliches Wirtschaftswachstum von 1,5%. Dem nicht genug werden auch 34.000, im besten Fall sogar 121.000 Arbeitsplätze kreiert (vgl. HOLZNER et al. 2018: 34). Die Zahlen würden einen Beschäftigungseffekt von circa 0,8% entsprechen (vgl. HOLZNER et al. 2018: 42). Abgesehen davon bringt die Initiative auch positive Effekte auf den Handel mit sich. Aus dem Forschungsbericht des Wiener Instituts für Internationale Wirtschaftsvergleiche ist zu entnehmen, dass durch den Bau der Nordroute der Europäischen Seidenstraße mit Zeitersparnissen und steigenden Exporten zu rechnen ist. Im Schnitt werden die Zeitersparnisse mit circa 8%, dies würde in etwa 2,5 Stunden entsprechen, bemessen. In diesen Belangen liegt Wien mit 10,6% über dem Mittelwert. Ebenfalls wurden die errechneten Zeitersparnisse in Relation zu den Exporten gesetzt, um dabei mögliche Chancen herauszuarbeiten. Auch hier liegt gehöriges Potenzial für Österreich verborgen, denn so würden beispielsweise die österreichischen Exporte nach Russland um mehr als 14% ansteigen, was einem Plus von rund 330 Millionen Euro entsprechen würde (vgl. HOLZNER et al. 2018: 44). Die Daten verdeutlichen, dass die Realisierung einer Europäischen Seidenstraße auch aus österreichischer Sicht wünschenswert wäre. Ein Aspekt, dem dabei auf alle Fälle Rechnung getragen werden soll, ist jener, dass die europäische- und die chinesische Initiative nicht in Konkurrenz stehen sollten, sondern komplementär agieren sollten (vgl. HOLZNER et al. 2018: 20).

Dies führt gleich weiter zur Neuen Seidenstraße Chinas und der Frage nach dem Einfluss dieser auf Österreich. Nun, die Frage, der Rolle der Neuen Seidenstraße für Österreich lässt sich nicht in einem Statement beantworten. Allerdings liefert Hartweg (2021) eine erste Behauptung pro Neue Seidenstraße, welche eine erste deutliche Positionierung ermöglicht. Er sieht die Belt and Road- Initiative als potenziellen Motor für Österreich, um seine Exporte in die Länder an der Neuen Seidenstraße überproportional zu steigern (vgl. Interview 5: 1). Die Strategien und Projekte generieren die Möglichkeit einer direkten Anbindung des zentralen Donauraumes an die Neue Seidenstraße. Dies geschieht nicht nur über den maritimen Zweig im Mittelmeer, wo die ÖBB Containerzüge von Piräus nach Budapest organisiert, sondern auch an den kontinentalen Zweigen. Auch kontinental ist die ÖBB aktiv und betreibt

einen Containerzug von Chengdu aus der Provinz Sechuan bis nach Wien (vgl. FROHNER 2018: 3). Frohner sieht abgesehen von der Anbindung des zentralen Donaumaumes noch weitere positive Aspekte der Seidenstraßeninitiative. So hofft man an chinesischen Investitionen in Häfen und Infrastrukturausbauten partizipieren zu können. Darüber hinaus ist die Seidenstraßenstrategie ein Treibstoff für die Weiterentwicklung einer weiträumigen Verkehrsinfrastruktur (vgl. FROHNER 2018: 3). Abgesehen davon bringt der Ausbau von Häfen wirtschaftliche Prosperität zu den Hafentädten. Infolgedessen kann mit Unternehmensansiedlungen entlang der Bahnlinien und der Wasserstraße gerechnet werden.

Wirtschaftliche Potenziale erschließen sich für Österreich entlang der Neuen Seidenstraße im Rahmen des Infrastrukturausbaus der „One Belt, One Road“- Initiative vor allem auch durch die intakten Handelsbeziehungen Österreichs mit der Balkanregion. Auf der einen Seite hat Österreich, die Option sich aktiv über heimische Expertisen, wie wir sie beispielsweise im Tunnelbau besitzen in Infrastrukturprojekte einzubringen. Auf der anderen Seite können Infrastrukturinvestitionen durch internationale Wertschöpfungsketten die Nachfrage nach österreichischen Produkten steigern. Abgesehen davon kann mittelfristig mit einem Absinken von Transportkosten und einem Einkommensschub in den Westbalkanländern gerechnet werden. Insbesondere vom zweiten Punkt könnte Österreich als Nettoexporteur als Profiteur aussteigen (vgl. GRÜBLER et al. In: MÜLLER et al. 2017: 39). Anders ausgedrückt kann von einem induzierten Einkommensschub in der Westbalkanregion ausgegangen werden, welcher zu höherer Nachfrage nach österreichischen Produkten führen kann. Auch Flamm (2017) dockt an dieser Argumentationslinie an. Chinesische Investitionen in den südosteuropäischen Ländern in Luft-, Schienen-, Bahn- und Seeverkehr haben in den letzten Jahren großen Auftrieb bekommen. Die im Zuge der Neuen Seidenstraße-Strategie verbundene Investitionspolitik Chinas wird strategisch langfristig auf die Beziehungen und Wirtschaftsinteressen Österreichs in Südosteuropa Einfluss nehmen (vgl. FLAMM In: MÜLLER et al. 2017: 76). Flamm (2017) meint überdies und bezieht sich dabei auf Aussagen der Regierung, dass sich Österreich mit Wien zur zentralen Drehscheibe für den Personen- und Warenverkehr entlang der Neuen Seidenstraße entwickeln würde. Die geografische Lage, die gute intermodale Vernetzung und die stetig gewachsene Infrastruktur, all dies sind Faktoren, welche die Chancen

dahingehend erhöhen. Demzufolge könnte Wien als Umschlagknotenpunkt zwischen dem adriatischen Raum und Westeuropa werden (vgl. FLAMM In: MÜLLER et al. 2017: 76). Nicht nur die gute intermodale Vernetzung und die stetig gewachsene Infrastruktur, sondern auch die Tatsache, dass China Österreichs drittgrößter Handelspartner für Importe ist, legitimiert, dass Österreich wesentlich profitieren kann (vgl. SCHODL et al. 2018: 52).

Grübler und Stehrer (2017) sind obendrein der Ansicht, dass die Initiative auch mittel- bzw. längerfristig Chancen für Österreich offeriert. Potenzial liegt im erwarteten induzierten Einkommensschub in der Westbalkanregion, denn dieser kann durch die starke Verzahnung von Österreich mit den Balkanstaaten zu höherer Nachfrage nach österreichischen Produkten führen. Ebenfalls wird dies nicht nur Österreich zugutekommen, sondern auch viele weitere Länder, die entlang der Neuen Seidenstraße liegen, werden von der Senkung von Transportkosten und Lieferzeiten profitieren. Dies wird insbesondere nützlich und förderlich, um die Handelsbeziehungen mit Absatzmärkten in Eurasien steigern zu können (vgl. GRÜBLER et al. In: MÜLLER et al. 2017: 52).

Dessen ungeachtet sind Schodl, Breinbauer und Eitler im Zuge einer Erhebung in der österreichischen Transport- und Logistikbranche zusehends auf Zuspruch für die Neue Seidenstraße gestoßen. Neun von zehn der Befragten stehen der Initiative sehr positiv gegenüber. Die Logistikdienstleister sehen die größten Chancen in der Steigerung des Transportvolumens für die heimische Logistikbranche. Generell kann es Österreich dadurch gelingen sich als LogistikHub zu profilieren. Weitere positive Elemente sind, wie auch zum Teil schon von Grübler und Stehrer (2017) erwähnt, die Verbesserung von Transportverbindungen, die Intensivierung der Handelsbeziehungen mit Asien und zusätzlich die Verkehrsverlagerung auf die Schiene (vgl. SCHODL et al. 2018: 53). Ebenso drängt der Präsident der Wirtschaftskammer Wien darauf, dass Österreich aktiv an der Neuen Seidenstraße partizipieren sollte, denn wäre dies nicht der Fall so könnte man das Exportpotenzial, welches in den Ländern entlang der Seidenstraße liegt, nicht optimal nutzen (vgl. RUCK In: KOLAR 2017: 7).

Generell ist in Österreich der Trend zu beobachten, dass die Neue Seidenstraße eng mit dem Verkehrsträger Schiene in Verbindung gebracht wird. Dabei steht derzeit das Projekt der Verlängerung der Breitspurbahn im Zentrum des Interesses, da diese eine

große Anzahl neuer Arbeitsplätze in der Transport- und Logistikbranche verspricht. In gleicher Weise würde ein neuer Verkehrsnotenknoten im Großraum Wien- Bratislava die Türen für den Anschluss des ökologischen Wasserwegs der Donau öffnen und diesen attraktiveren (vgl. SCHODL et al. 2018: 54).

Geht es um eine Positionierung zwischen den Fronten Chancen und Risiken, so sind Unterschiede zwischen den Industrie- Handelsunternehmen und den Logistikdienstleistungsunternehmen auszumachen. Die Logistikbranche sieht in der BRI wesentlich größeres Potenzial und steht der Initiative deutlich positiver gegenüber, als dies Industrie bzw. Handel tun (vgl. BREINBAUER & LEITNER 2020: 16). Die Studie von Breinbauer und Leitner (2020) brachte zum Ausdruck, dass sich für die Logistikwirtschaft sowohl Chancen in den Ländern entlang der Seidenstraße als auch in China selbst auftun (vgl. BREINBAUER et al. 2020: 17). Zum einen gibt es jede Menge an Gelegenheiten zur wirtschaftlichen Entwicklung, dem gilt es jedoch einzuräumen, dass sich die Konkurrenzsituation durch die BRI zuspitzen wird (vgl. BREINBAUER et al. 2020: 19). Pumhösel (2019) schließt sich diesem Argumentationsstrang an. Er sieht durch die Neue Seidenstraße und den damit verbundenen Gütertausch mit dem Osten Vorteile für die heimische Logistik. Österreich konnte bereits starken Profit aus der Ostöffnung schlagen. Die neuen Infrastrukturprojekte tragen nun jedoch noch verstärkt zum Nutzen bei (vgl. PUMHÖSEL 2019: 4). Die Logistikunternehmen, wie beispielsweise die Gebrüder Weiss in Österreich, fahren eine ganz klare Seidenstraßenstrategie. In diesen Belangen ist Österreich jedoch nicht allein, denn dieser Trend ist im gesamten Europa zu beobachten, wodurch sich zu den neuen Chancen auch gleichzeitig neue Konkurrenz zeigt (vgl. PUMHÖSEL 2019: 2).

Auf die Potenziale und Chancen der Neuen Seidenstraße wurde nun explizit eingegangen, allerdings gibt es auch einige Elemente die potenzielles Risiko bergen. Als ersten Punkt führt Frohner dabei die Gefahr der Abhängigkeit vom chinesischen Investor an, welche Hand in Hand mit einer Einschränkung der Eigenständigkeit einhergeht (vgl. FROHNER 2018: 3). Schierhuber sieht dies ähnlich kritisch. Er sieht es nicht gerne, wenn ein fremdes Land in Österreichs Infrastruktur investiert, denn er ist der Ansicht, dass Infrastruktur mitunter das diffizilste einer Volkswirtschaft ist. Demzufolge soll Infrastruktur stets unter staatlicher Kontrolle sein, sodass sie dem Staat, der Gesellschaft und der Gemeinschaft zugutekommen kann (vgl. INTERVIEW 1:

5). Dies legitimiert die Schlussfolgerung, dass sich Österreich sehr wohl an internationalen Projekten beteiligen soll, aber dennoch dabei auch den Anspruch stellen soll, diese auch aktiv mitzugestalten (vgl. INTERVIEW 1: 4). Wird dieses Vorhaben dann in der Tat auch umgesetzt, so kann Österreich noch aktiver am Globalisierungsgeschehen partizipieren (vgl. ZANGER In: MÜLLER et al. 2017: 122).

5.3. Breitspurprojekt – Verlängerung der Breitspur

Das Breitspurprojekt beziehungsweise die Verlängerung der Breitspur ist eine Initiative der Breitspur Planungsgesellschaft. Diese wurde als Joint Venture der vier Staatsbahnen gegründet. Die vier involvierten Staatsbahnen sind ÖBB für Österreich, ZSR für die Slowakei, UZ für die Ukraine und RZD für Russland. Die Vision der Partnerschaft besteht darin den Ausbau der Breitspurstrecke von Košice in der Slowakei direkt ins Zentrum Europas voranzutreiben. Das Projekt wurde seitens der Breitspurplanungsgesellschaft mit dem Aufdruck 'Von TWIN-CITY zu TWIN-Continent' betitelt. Ziel ist es in erster Linie die Schienengüterverbindung zwischen Europa und Asien weiter auszubauen (vgl. BREITSPURPLANUNGSGESELLSCHAFT o.J.).

Ein nicht zu missachtender Punkt ist jener, dass die Stärkung der Leistungskraft der Bahnverbindungen nicht einzig eine Frage des Baus von Strecken ist, sondern vier weitere Faktoren fallen hierbei ins Gewicht. Das erste Kriterium sind die unterschiedlichen Stromsysteme entlang der eurasischen Strecken. Während das russische Bahnnetz und jenes der ehemaligen Staaten der Sowjetunion mit 3.000 Volt Gleichstrom betrieben werden, werden viele westeuropäische, wie auch das österreichische mit 15.000 Volt Wechselstrom betrieben. China und einige osteuropäische Ländern fahren mit 25.000 Volt Wechselspannung (vgl. HÖFERL 2019: 13).

Der zweite Punkt und gleichsam vermutlich auch der wichtigste Aspekt ist das Thema der variierenden Breite der Spur. Die Polarität zwischen der russischen Breitspur mit einer Breite von 1.520mm und der in West- und Mitteleuropa, aber auch in China verbreiteten Normalspur, mit einer Breite von 1.435mm beeinträchtigen den Ausbau der Bahnverbindungen zutiefst. Ebenso spielt der Faktor Zeit eine große Rolle. Durch den ständigen Achswechsel, sowie das Umladen von Fracht geht viel Zeit verloren.

Dem nicht genug gibt es auch noch Differenzen in der erlaubten Zuglänge und in den höchstzulässigen Achslasten. Während in Europa die maximale Zuglänge strikt mit 750m limitiert ist, sind die Chinesen und Russen toleranter und akzeptieren eine Länge von 2-3km. Abgesehen davon klaffen die Ansichten in der Frage „Streckenabschnitte mit starker Neigung“ auseinander (vgl. HÖFERL 2019: 13).

Die unterschiedlichen Zuglängen und die variierten Achslasten sind auch der Tatsache geschuldet, dass die meisten Bahnunternehmen entlang der Neuen Seidenstraße staatlich organisiert und finanziert sind. Das bedeutet es sind weder die entsprechenden unternehmerischen Spielräume noch Anreize gegeben, um sich dem Wettbewerb zu stellen. Überdies schränken Grenzübergänge und Grenzkontrollen, sowie bürokratische Formalitäten mit beträchtlichen Verzögerungen den Bahnverkehr ein. Diese Formalitäten führen zu einem Zeitverlust von etwa vier bis fünf Tagen (vgl. HÖFERL 2019: 14).

Nichtsdestotrotz ist der Bahnverkehr, bzw. der Gütertransport über die Schiene für China und auch für Europa gewinnbringend. Europa kann vor allem die neuen Infrastrukturprojekte und Transportlinien für seine Exporte nutzen (vgl. HÖFERL 2019: 21). Nichtsdestominder ist die Bahn aus mehreren Gründen mehr als nur eine Alternative gegenüber dem Seeweg. Das wohl kräftigste Argument pro Eisenbahn im Vergleich zum Seetransport ist der Faktor Zeit. Es sind die kurzen Transportzeiten, welche die Güterzüge attraktiver machen, als es die Containerschiffe sind (UHL K.J. in MÜLLER et al. 2017: 85). Die anderen wesentlichen Vorteile, die der Gütertransport via Schiene mitbringt, sind Flexibilität und Sicherheit (vgl. INTERVIEW 1: 4). Um noch einmal auf den Faktor Zeit zurückzukommen so muss auf die Transitzeit zwischen Asien und Europa verwiesen werden. Die Transitzeit zwischen der chinesischen Ostküste und etwa dem Hafen Duisburg in Deutschland kann damit auf unter 15 Tage verringert werden.

Der Ausbau des Schienennetzes ist jedoch nicht nur auf europäischer- und transeuropäischer, sondern auch auf österreichischer Ebene interessant. Österreich bringt mit seinem gut ausgebauten Schieneninfrastrukturnetz hohes Potenzial zur Güterverkehrsverlagerung auf die Schiene mit (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 204).

Der Status Quo sieht so aus, dass Österreich weder einen Anschluss an die Neue Seidenstraße hat noch ein Mitglied der vielversprechenden „16 +1“ Alternative ist. Daher engagieren sich die Vertreter von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), der Industriellenvereinigung (IV) und der Wirtschaftskammer (WKO) für den Ausbau der Breitspurbahn bis in den Großraum Wien (vgl. MÜLLER et al. 2017: 166).

Während im Westen von Europa die schmalere Spur von 1.435mm die gängige ist, so finden wir in Osteuropa und auch in China die Breitspur mit einer Breite von 1.520mm. Insofern ist die Verlängerung des 1.520mm- Streckennetzes bzw. der Breitspur nicht nur aus österreichischer Perspektive lukrativ, sondern handelt es sich vielmehr um ein Konzept von globaler Tragweite. Der primäre Fokus liegt darin, eine leistungsfähige Alternative für die effiziente und umweltschonende Abwicklung des Warenaustauschs zwischen Asien und Europa zu sorgen.

Generell ist festzuhalten, dass der Umsprung von Güterwaggons bzw. Güterzügen ungeachtet des Standorts mit betrieblichen Nachteilen verbunden ist, denn da ein einzelner Güterwaggon bzw. Güterzug sowohl den technischen Parametern des 1.435- als auch des 1.520mm- Spurnetzes entsprechen muss kommt nur ein Minimum der beiden Netze zur Anwendung. Ebenso limitiert die fehlende Interoperabilität der Güterwaggons eine jeweils isolierte Behandlung von Zügen mit Waggons aus dem 1.435mm- im 1.520mm- Spurnetz bzw. umgekehrt.

(vgl. ÖBB et al. 2019: 9f.).

Umladen und Umspurung nehmen beträchtlich viele zeitliche Ressourcen in Anspruch und kontingentieren somit die Effektivität des Schienengüterverkehrs. Ebenso ist es problematisch, dass der Umschlagpunkt direkt an der Grenze zwischen dem 1.435mm- und dem 1.520mm Streckennetz liegt und somit vollkommen am Rande der EU bzw. des TEN-V Kernnetzes. Dies hat zur Folge, dass alle Verkehrsströme auf derselben Route durch die Ukraine zum Umschlagpunkt verlaufen, um von dort wiederum auf gleichem Wege durch die Slowakei zu den bedeutsamen Knotenpunkten des TEN- V Kernnetzes zu gelangen. Dort erfolgt dann mittels erneuter Umladung oder Umreihung die weitere Verteilung. Durch dieses fehlende Ineinandergreifen der Spurnetze kommt es zu Effizienzverlusten in der Weiterverteilung der Güter nach Europa

(vgl. ÖBB et al. 2019: 10).

Somit muss das Augenmerk auf die Verbindung der beiden Spurnetze gelegt werden. So kommt es nicht nur zu Effizienzsteigerung, sondern auch zur Erhöhung der Attraktivität des Schienengüterverkehrs. Um Missverständnisse vorzubeugen ist es unerlässlich zu verstehen, dass der Bau einer gänzlich neuen Strecke zwischen Bratislava und Wien als 1.435mm Spurstrecke die bestehende Situation in keinsten Weise verbessert (vgl. ÖBB et al. 2019: 10).

Demgegenüber würde die geplante Verlängerung des 1.520-mm-Spurnetzes in den Raum östlich von Wien beide Systeme an einem verkehrlichen Knotenpunkt verschränken. Die Ausweitung der 1.520-mm-Spur in den Raum östlich von Wien stellt somit eine zweckentsprechende Ergänzung zu den bestehenden- intakten Eisenbahnverbindungen zwischen Asien und Europa dar, steht aber keineswegs in Konkurrenz zu diesen (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 10f.). Die Breitspurverlängerung führt nicht nur wie bei Schierhuber (vgl. INTERVIEW 1: 4) zu entnehmen ist, zur Verkürzung der Transportzeiten zwischen Asien und Europa, sondern hat auch einen ökologischen und wirtschaftlichen Nutzen. Der ökologische Nutzen liegt in der CO₂ Reduktion. Der Benefit ökonomischer Natur liegt in der Schaffung von Arbeitsplätzen. Somit öffnen sich Chancen für Regionen und Staaten, die keinen Anschluss an Hochseehäfen haben, wie eben auch Österreich (vgl. GSCHNITZER 2018: 7).

Überdies eignet sich der Großraum Wien als Endpunkt der Breitspurverlängerung, weil sich hier viele wichtige europäische Verkehrsachsen kreuzen. Dies ermöglicht den raschen Weitertransport von Gütern, besonders via Bahn (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 275). Auch Schierhuber teilt diese Ansicht und geht von der Diskussion um die mögliche Verlängerung der Breitspur noch einen Schritt weiter und bringt mit der Errichtung des Terminals eine zusätzliche Komponente ins Spiel. Er ist der Ansicht, dass der Fakt, dass Wien gleich Anschluss an drei wichtige europäische Eisenbahnkorridore hat, hier gehöriges Potenzial liegt. Infolgedessen kann hier nicht nur umgespurt, sondern gleichsam effizient umverteilt werden (vgl. INTERVIEW 1: 2). Weiterführend öffnet sich für Österreich eine historische Chance. Historisch in dem Sinne, dass sich Österreich die Chance auftut, langfristig gesehen zu einem europäischen Schlüsselspieler zu avancieren und dies nicht nur aus Logistikperspektive (vgl. INTERVIEW 1: 4). Abgesehen von der guten Verkehrsanbindung offeriert die Neue

Seidenstraße zusätzliches Potenzial. Österreich kann vor allem durch die bedeutende Nachfrage in China wirtschaftlich profitieren. Dadurch hat Österreich die Chance sich in den Bereichen Umweltschutz, erneuerbare Energieerzeugung, e- Mobility, Luft- und Raumfahrt, Smart- City Konzepte, Solar- und Winderzeugung und elektrische Fahrzeuge zu profilieren (vgl. HÖFERL 2018: 27). Die Breitspurverlängerung und die Errichtung des Terminals generiert sowohl auf Wirtschafts- als auch auf Finanzebene Vorteile (vgl. INTERVIEW 3: 5). Ergänzend ist vor allem die zentrale geographische Lage Österreichs ein eindeutiges Argument für die Verlängerung der Breitspur bis nach Österreich, denn Österreich liegt im Zentrum zwischen den west- und osteuropäischen Regionen (vgl. INTERVIEW 3: 3). Der Terminal wurde nun sowohl von Schierhuber als auch von Chang kurz erwähnt, deshalb liegt nun die Intention im folgenden Unterkapitel darin, explizit auf die mögliche Errichtung des Terminals und die dabei einhergehende Frage nach dem optimalen Standort einzugehen.

5.4. Terminal – und seine Standortfrage

Ehe der Fokus auf die Beantwortung der Frage nach dem Standort des Terminals gelegt werden kann, bedarf es eine Begriffserklärung, was unter dem Terminus

‘Multimodaler Terminal’ per se verstanden wird. Multimodale Terminals sind

Schnittpunkte in inter- bzw. multimodalen Transportsystemen. Sie generieren

Anschluss an zumindest zwei Verkehrsträger. (Straßengüterverkehr zu

Schienengüterverkehr und/ oder Wasserstraße) Darüber hinaus verfügen multimodale

Terminals über die notwendige Infrastruktur für den Umschlag von Containern und

Gütern und ermöglichen somit die Bündelung, Lagerung und Verteilung des Ladeguts

(vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 102).

Nun steht die Frage im Raum, worin die Chancen und worin das Potenzial der Errichtung eines Terminals liegen? Ebenso bleibt fürs Erste ungelöst, was für die Errichtung eines Terminals auf österreichischem Staatsgebiet sprechen würde.

Die Umsetzung des Terminals ist eine Frage der Zeit. Er wird kommen, so oder so. Die Frage, die jedoch noch offen im Raum steht, ist jene nach dem Umsetzungsort. Mit den Staaten Slowakei, Ungarn und Österreich stehen gleich drei potenzielle Kandidaten im Raum. Der ungarische Standort wäre an der ungarisch- ukrainischen Grenze, jenen der Slowakei würden wir an der ukrainisch- slowakischen Grenze wiederfinden (vgl.

Interview 1: 2). Führt man sich nun nochmals die TEN-T Netzwerke vor Augen und vergleicht die Möglichkeiten der Anbindungen der Länder, so wird klar, dass Wien die Poleposition innehat, denn Österreich liegt mit dem Anschluss an vier Korridore im Kontrast zu unseren Nachbarn Ungarn (drei Korridore) bzw. Slowakei (zwei Korridore) klar in Front. Ungarn ist mit Budapest an den Mittelmeer- Korridor, den Orient-Östliches- Mittelmeer- Korridor und den Rhein- Donau- Korridor. Die Slowakei hat wie bereits erwähnt Zugang zu zwei Korridoren. Einerseits wird durch Bratislava die Verbindung zum Orient- Östliches- Mittelmeer- Korridor hergestellt, andererseits gelingt es Ihnen auch via Zilina und Košice den Anschluss an den Rhein- Donau- Korridor herzustellen (vgl. HÖFERL 2019: 25). Schierhuber sieht eine Krux in der ganzen Geschichte rund um die Standortdiskussion des Terminals. Auch er sieht die Vorteile des Terminals auf österreichischer Seite, denn ihm zufolge sind die Schienennetze weder in der Slowakei noch in Ungarn auf dem Level ausgebaut, wie sie es in Österreich sind. Weiters ist bzw. wäre dann der Modal Shift, das bedeutet das Verhältnis Güterverkehr Straße- Schiene, wenn der Terminal auf ungarischem- oder slowakischem Staatsgebiet errichtet werden würde, bei weitem nicht so effizient, als in Wien (vgl. Interview 1: 2).

Abgesehen von den Vorzügen im Verhältnis Güterverkehr Straße versus Schiene, gibt es zusätzlich Argumente, die auf die Realisierung des Terminals auf österreichischem Staatsgebiet hindrängen. Demzufolge ist ein wesentlicher Punkt, der das Umspurieren in Wien noch zusätzlich interessant macht, jener, dass sich in Wien schon grundsätzlich die drei wichtigsten Eisenbahnkorridore Europas treffen. Dies lässt die Vermutung nahe, dass es nicht nur ausschließlich zur Umspurung kommt, sondern es ebenso zur effizienten Verteilung der Güter kommt. Einfach heruntergebrochen ausgedrückt könnte man meinen, wenn es gelingt Umspurieren und Umverteilen auf einen Standort zu komprimieren, dann müsste man den Container nicht zwei Mal aufheben und umladen, sondern könnte es in einem Arbeitsgang erledigen. Demzufolge wäre Wien aus Effizienzgründen, umweltpolitischen Gründen, aber auch aus wirtschaftspolitischen Gründen der beste Ort, um zu verteilen (vgl. INTERVIEW 1: 2).

Darüber hinaus wäre die Errichtung des Terminals auf österreichischem Staatsgebiet zunächst ein Gewinn für die komplette Speditions- . Logistik- und Güterbeförderungsbranche. Dahingehend wäre ein positiver Nebenaspekt, dass

zahlreiche Arbeitsplätze geschaffen werden können (vgl. INTERVIEW 5: 2). Ferner würde die Ostregion durch den Umschlagterminal der Breitspurbahn im Raum Wien inklusive des Logistikzentrums zu einem europäischen Verkehrsknoten und einer Logistikkreuzung avancieren (vgl. KOLAR 2017: 7).

Bei all den positiven Elementen, die sich in einem möglichen Terminal für den österreichischen Staat, für die Bevölkerung und die Unternehmen verbergen sollte zusehend sichergestellt werden, dass sich das gesamte Projekt wirtschaftlich rentiert. Hartweg (2021) zufolge müsste man achtgeben, dass sich das Projekt nicht zu einem Fass ohne Boden für das eingesetzte Steuergeld entwickelt (vgl. INTERVIEW 5: 2).

Ungeachtet dessen kann mit der Errichtung eines Terminals östlich von Wien, wie auch Kolar (2017) schon erwähnt hat, die optimale Anbindung an die Absatz- und Produktionsmärkte der EU gewährleistet werden. Exakt können 63% der am Terminal umgeschlagenen Güter via Schiene weiter transportiert werden. Der Grund für diesen hohen Beitrag des Verkehrsträgers Schiene am Modal Split, lässt sich ebenso mit dem verhältnismäßig guten Ausbauzustand des Schienennetzes begründen (vgl. ÖBB Infrastruktur AG & RaumUmwelt Planungs- GmbH 2019). Auch Schierhuber untermauerte, wie zu Beginn erwähnt den prinzipiell fortgeschrittenen und modernen Zustand des österreichischen Schienennetzes im Kontrast zum ungarischen oder slowakischen (vgl. INTERVIEW 1: 2).

Ein letztes aber absolut kräftiges Argument für die Errichtung des Terminals auf österreichischem Staatsgebiet liefert ein internationaler Vergleich. Bei Logistikterminals geht es weitaus mehr als um einfach ausgedrückt Container zu stapeln, Container zu strukturieren und diese zu verteilen. Die Beispiele 'Dry port Duisburg' in Deutschland und Korgas an der kasachisch- chinesischen Grenze zeigen dies. Sie sind heute riesige etablierte Wirtschaftszentren. Dort entstehen Finalisierungsschritte von Wertschöpfungsketten und dort werden zukünftig 4.0 Trends in Industrie, Arbeit und Logistik aufblühen. Logistik ist also bedeutend mehr als nur die Umverteilung. Logistik zieht Wirtschaft an und lockt Betriebe und Unternehmen an (vgl. INTERVIEW 1: 4).

Die Vorteile und Nachteile abzuwägen ist die eine Sache, allerdings ein mindestens genau so wichtiger Punkt ist es die potenziellen Standorte genauer zu betrachten.

Diesbezüglich gibt es seitens des Verkehrsministeriums bereits ein Schreiben, welches die möglichen Standorte detaillierter analysiert. Der Umweltbericht zur strategischen Prüfung- Verkehr bewertet dabei fünf Standorte, die stand heute für die Errichtung eines Breitspurbahn- Terminals in Österreich in Frage kommen würden. Fünf potenzielle Standorte wurden dabei östliche von Wien untersucht. Warum gerade die Nähe zu Wien? Dies ist recht simpel, denn durch den Ausgangspunkt Wien soll und kann es Österreich gelingen an die Märkte der EU anzudocken (vgl. PEKOVICS 2019). Ein weiterer Faktor, warum gerade die Nähe zu Wien prädestiniert für die Realisierung des Terminals ist, ist der Tatsache geschuldet, dass Wien wie bereits erwähnt Anschluss an wichtige europäische Verkehrsachsen hat (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 270). Die Fakten zum Terminal zeigen, dass dieser allein eine Fläche von in etwa 150 Hektar in Anspruch nehmen würde. Allerdings siedeln sich Erfahrungsberichten zufolge in der unmittelbaren Umgebung solcher Terminals weitere Betriebe an, wofür weitere 150 Hektar benötigt werden. Entscheidend man sich nun für die Errichtung eines solchen Terminals muss man in Summe eine Flächenversiegelung von 300 Hektar in Kauf nehmen. 300 Hektar würden in etwa der Größe von 430 Fußballfeldern entsprechen (vgl. PEKOVICS 2019).

Im Folgenden werden die fünf Standortalternativen, sowie die Nullalternative im Detail aufgelistet und analysiert.

Die beiden Abbildungen gewähren einen ersten Einblick in die fünf zur Diskussion stehenden Standorte. Der erste Einblick und die entsprechende Möglichkeit der Orientierung zeigt, dass die Standortalternativen 1,2 und 3 in Niederösterreich liegen und die Standortoptionen 4 und 5 auf burgenländischem Gebiet liegen.



Abbildung 8: Standortalternativen des Terminals (Quelle: ÖBB INFRASTRUKTUR AG et al. 2019)

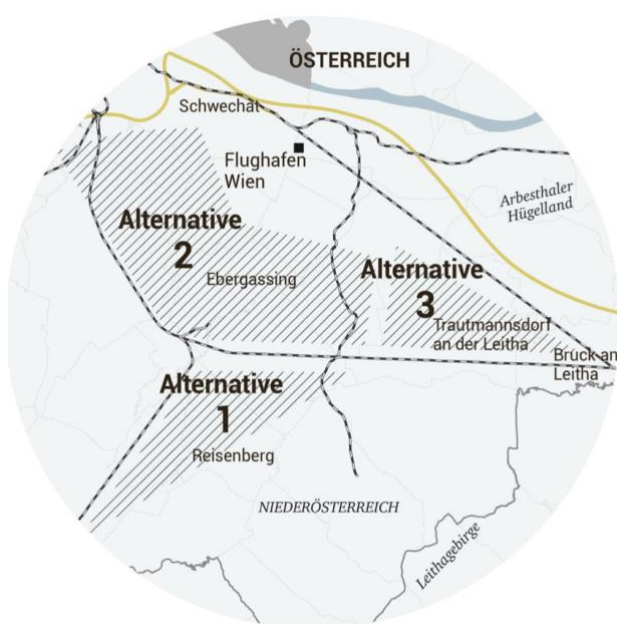


Abbildung 9: Standortalternativen 1,2 und 3 (Quelle: PEKOVICS 2019)

5.4.1. Standortalternative 1

Option Nummer 1 würde sich südwestlich von Wien wiederfinden. Dort würde der Terminal im Nordwesten von der Bahnstrecke Gramatneusiedl- Wampersdorf, der Ostbahn und der B60 eingegrenzt werden (vgl. PEKOVICS 2019). Ostbahn und B60 haben eine weitere Funktion, denn dadurch wird die Verknüpfung mit dem TEN- V Kernkorridor (Ostsee- Adria- Korridor) ermöglicht. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass

die Ausrichtung eines Terminals in der Standortalternative 1 in der Hauptrichtung der Verkehrsströme realisierbar ist. Überdies legt der Umweltbericht offen dar, dass die technische Umsetzbarkeit des Terminals unter den gegebenen Rahmenbedingungen überprüft wurde und infolgedessen als umsetzbar eingestuft wurde (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 185).

Die technische Umsetzbarkeit ist gegeben, jedoch muss aus ökonomischer Sicht in Betracht gezogen werden, dass die Standortalternative 1 nicht im gleichen Ausmaß zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Österreich beitragen kann, wie es etwa andere Alternativen können. Der Grund liegt darin, dass zum einen die Standortalternative 1 keinen etablierten Logistikstandort innehat, wodurch Synergieeffekte mit bestehenden Branchen ausgeschlossen werden können. Gleichermaßen ist die verfügbare Fläche verhältnismäßig klein, wodurch die Ansiedlung bestimmter Branchen nur bedingt möglich ist. Ungeachtet dessen würde die vorgeschlagene Netzänderung mit positiven Wirkungen einhergehen. Demzufolge trägt die Realisierung der Standortalternative 1 zum Wachstum des BIP in Österreich bei, gibt der Regionalwirtschaft steigende Impulse und führt generell zur Steigerung der Wertschöpfung. Aufgrund der Lagernachteile wird der Benefit wesentlich niedriger einkalkuliert als bei den anderen Varianten. Ein nicht zu missachtender Aspekt ist jener, dass die Nähe zu Wien Argumente pro Variante Nummer 1 liefert. Die Nähe generiert neue Arbeitsplätze und zusätzlich kann durch die Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte mit der Ansiedlung wertschöpfungsintensiver Branchen gerechnet werden (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 215f.). Die Standortalternative findet sich also im Ballungsraum Wien wieder. Dementsprechend sind zum einen die Bodenpreise im Vergleich zu den östlich gelegeneren Alternativen höher und vice versa sind auch die Grundeinlösekosten für den Terminal höher. In gleicher Weise müssen höhere Planungs- und Bodenerwerbskosten miteinkalkuliert werden, da die Strecke bis zum Grenzübergang bei Kittsee mit 40-45 km, vergleichsweise lang ist (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 217).

Abgesehen davon gilt es zu beachten, dass das Gebiet der Standortalternative 1 ein Areal geprägt von landwirtschaftlichen und erholungsgebundenen Nutzungen ist.

Dies schließt mit ein, dass die mögliche Nähe von Terminal zu Siedlungskörpern und Naherholungsräumen, wie etwa Fischa oder Reisenberg, eine potenzielle

Beeinträchtigung darstellt (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 220). Unterstreicht man diesen Aspekt so kann man den Terminal an diesem Standort, als untypisch einordnen, denn die unmaßstäbliche Infrastruktur vermocht es die bis dato kleinteiligen Nutzungsstrukturen zu überlagern (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 220). Diese Gedankengänge bekräftigt auch Pekovics, indem er der Ansicht ist, dass die Errichtung des Terminals einen 'schweren Eingriff' in die Landschaft darstellen würde (vgl. PEKOVICS 2019).

Summa summarum wirkt sich der Terminal für die Alternative 1 aus ökologischer Sicht, mit Ausnahme des Klimaschutzes und der Luftreinhaltung tendenziell negativ aus. Durch die verhältnismäßig lange Strecke besteht ein höheres Risiko der Beeinträchtigung von Lebensräumen und Landschaften. Vom Terminal ist aufgrund der Potenziale für erholungsgebundene Nutzung abzuraten, ebenso bleiben Synergieeffekte mit den existierenden regionalen Potenzialen aus. Auch in Anbetracht der Mensch- Umwelt Konnexionen ist der Bau des Terminals abzuraten, denn lokaler LKW- Verkehr und Pendlerverkehr steigen an, was mit einer höheren Lärm- und Luftschadstoffbelastung korreliert (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 221).

5.4.2. Standortalternative 2

Wie aus der Graphik zu entnehmen ist findet man die Standortalternative Nummer 2, nördlich von der ersten Variante. Den zweiten Standort zeichnet die unmittelbare Nähe zu Wien aus. Im Detail befindet er sich nördlich beziehungsweise entlang der Ostbahn und wird im Norden von der B10 und im Osten von der B60 eingegrenzt. Bemerkenswerte Merkmale dieses Ausgangspunktes sind die Nähe zum Güterterminal Wien Süd, zum Zentralverschiebebahnhof, ebenso wie die Verbundenheit zum Hafen und zum Flughafen Wien- Schwechat (vgl. PEKOVICS 2019).

Im Umfeld stößt man also auf mehrere etablierte Logistikstandorte und mehrere multimodale Terminals auf vergleichsweise engem Raum. Diese unmittelbare Nähe implementiert ein extrem hohes Synergiepotenzial mit den existierenden logistikaffinen Betriebs- und Industriestandorten.

Ferner ermöglichen Wasserstraße Donau, Flughafen Wien- Schwechat, usw. die direkte Anbindung an das hochrangige Verkehrsnetz. Im Gegensatz zu den anderen Standortalternativen bietet dieser den Anschluss an alle vier Verkehrsträger. Dies

schließt mit ein, dass die Weiterverteilung der Güter, an den wichtigen Absatzmarkt, nämlich Wien im Vergleich zu allen anderen Varianten am besten gegeben ist.

Allerdings das wohl kräftigste Argument pro Standortalternative 2 ist, dass sein Einfluss auf die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit immens hoch ist. Desgleichen kann die in Verhältnis hohe Flächenausdehnung und das damit korrelierende Potenzial zur Ansiedlung weiterer relevanter Betriebe besser ausgeschöpft werden. Die Niederlassung von Betrieben in Kombination mit der hohen Standortqualität leisten einen fundamentalen Beitrag zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Österreich (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 224).

Abgesehen davon sind die Nähe zum Ballungsraum Wien, sowie die Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften weitere Parameter, welche die Virtualität für die Ansiedlung wertschöpfungsintensiver Branchen erhöhen. Durch die Umsetzung der Netzveränderung können Arbeitsplätze generiert werden und zusätzliche Betriebe ins Areal gezogen werden. Durch die eben angeführten Aspekte ist das Potenzial für Innovation und Wachstum auch entsprechend hoch (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 225).

Während die Standortalternative 1 nur einen Anschluss an den Ostsee- Adria- Korridor vorzuweisen hat, befindet sich die Standortalternative 2 nicht nur am Ostsee- Adria- Korridor, sondern auch an den Korridoren Orient/ Östliches Mittelmeer und Rhein- Donau des TEN- V- Netzes. Die Kehrseite der Medaille, bzw. der Nähe zu Wien sind die wesentlich teureren Bodenpreise im Vergleich zu den östlich gelegeneren Standorten. Wie auch schon bei Variante Nummer 1, so ist auch hier die Strecke bis zur Grenze nach Kittsee in etwa 45-50km lang. Dadurch fallen höhere Planungs- und Bodenerwerbskosten an (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 226).

Die Konnexionen zu den wichtigsten Verkehrsrouten sowie die Stärkung des Wirtschaftsstandorts Österreich und die steigende regionale wirtschaftliche Prosperität unterstreichen gewissermaßen die Bedeutung, die der Errichtung des Terminals beizumessen ist. Hingegen muss aus biologischer- ökologischer Sicht ein kritisches Auge auf die Situation geworfen werden. Denn durch die Errichtung des Terminals werden landwirtschaftlich genutzte Flächen und Windschutzgürteln, die für die Tier- und Pflanzenwelt als Lebensraum fungieren, beansprucht. Anzukreiden bleibt dem Standort, dass er eben durch Zerschneidung und Flächenbeanspruchung die

Lebensräume der Tier- und Pflanzenwelt beeinträchtigt (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 223).

Merkmal der Standortalternative 2 ist ein offener, unbebauter Bereich der primär von landwirtschaftlicher Nutzung geprägt ist. Dem ist jedoch einzuräumen, dass der nördliche Bereich der zweiten Option bereits durch großmaschige und apodiktische Infrastrukturen wie den Flughafen Wien oder die OMV in Mannswörth gekennzeichnet ist. Insofern sind die negativen Auswirkungen auf die Landschaft vergleichsweise geringer einzustufen (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 223).

Experten teilen daher auch die Überzeugung, dass sich der Terminal aus diesem Grund im Kontrast zu den anderen Alternativen besser in den regionalen Charakter einbetten lässt. Das schließt mit ein, dass im Vergleich zu den anderen Varianten die kulturelle Identität keinerlei Störung erfährt (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 229).

Bezüglich der anstehenden Kosten sei angemerkt, dass sich diese für Standortalternative 2 bei in etwa bei 2 Milliarden Euro einpendeln würden (vgl. PEKOVICS 2019). Mehr dazu später in einer direkten Gegenüberstellung aller fünf Varianten.

5.4.3. Standortalternative 3

Östlich von der zweiten Alternative findet man die dritte Standortoption. Genauer ausgedrückt befindet sich der Standort beschränkt von den Bundesstraßen B60 und B10 im Norden, westlich von Bruck an der Leitha (vgl. PEKOVICS 2019). Wird im besagten Areal der Terminal errichtet so sind Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele nicht auszuschließen. Landwirtschaftlich genutzte Flächen, sowie Windschutzgürteln, die für gewisse Pflanzen und Tiere den Lebensraum darstellen, werden durch den Terminal beansprucht. Infolgedessen kommt es durch Zerschneidung und Flächenbeanspruchung zu einem Verlust bzw. zu einer Störung von Lebensräumen. Um das Ganze relativieren zu können ist es unerlässlich zu wissen, dass die Umgebung der Standortalternative 3 bereits stark durch technische Infrastruktur geprägt ist. Aufgrund dessen würde das Landschaftsbild nur unwesentlich gestört werden (vgl. ÖBB et al. 2019: 232). Dieses Argument spiegelt sich auch bei Pekovics (2019) wider, der der Ansicht ist, dass die Landschaft 'vergleichsweise wenig' gestört werden würde (vgl. PEKOVICS 2019). Da sich im Bereich dieser Variante nur vereinzelt

naturnahe Elemente befinden ist der Terminal per se zielneutral gegenüber dem Unterziel der Bewahrung naturnaher Gebiete und Strukturen (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 232).

Abseits dessen steuert die dritte Alternative auch zur Wettbewerbsfähigkeit Österreichs bei. Dieser Effekt ist jedoch nicht so groß, wie es etwa bei Alternative Nummer 2 der Fall ist. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass es sich bei Errichtung des Terminals Variante 3 um keinen etablierten Logistikstandort handelt. Räumlich ist die Standortalternative 3 durch die Ostbahn im Süden und die B60 und B10 eingekesselt. Die Ostbahn stellt für die dritte Variante eine großartige Möglichkeit der Anbindung an die Branchen im benachbarten Ausland dar (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 233). Nichtsdestotrotz hat diese Variante eine Macke, denn der Standort hat keinen direkten Zugang zum hochrangigen Schienenverkehrsnetz und infolgedessen ist nur bedingt Wachstumspotenzial für die Ansiedlung weiterer logistikaffiner Betriebe vorhanden. Aufgrund der Nachteile in puncto Lage, erscheint es plausibel, dass dieser Beitrag geringer als bei anderen Alternativen ausfallen wird. Nichtsdestotrotz kann die Ansiedlung einzelner Betriebe am Standort Bruck an der Leitha nicht ausgeschlossen werden, denn gerade durch die Nachbarschaft zu Wien und die damit verbundene Verfügbarkeit von qualifiziertem Arbeitspersonal können wertschöpfungsintensivere Branchen angezogen werden.

Ferner ist bei einer Realisierung der dritten Variante mit weiteren positiven Effekten zu rechnen. Beispielsweise trägt sie zum Wachstum des BIP in Österreich bei, setzt regionalwirtschaftliche Impulse und verstärkt die Wertschöpfung (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 233).

Im Allgemeinen ist die Variante 3 geprägt von technischer Infrastruktur und großen landwirtschaftlichen Flächen. Auch wenn der Terminal an Ort und Stelle diese landwirtschaftlichen Flächen und die örtlichen Windkraftanlagen beeinträchtigt, so bleibt dieser Einfluss im Vergleich zu anderen Alternativen geringer. Bei genauerem Blick auf Bodenpreise und Grundeinlösekosten fällt auf, dass die Bodenpreise tendenziell mit der Nähe zum Ballungsraum Wien ansteigen. Demzufolge sind die Grundeinlösekosten von Standortalternative 3 im Vergleich zu den Standorten 1 und 2 niedriger, aber entgegen den Alternativen 4 und 5 wiederum höher. Ebenso ist die

Strecke, die es bis zum Grenzübergang zu errichten gilt mit 30-35 km gemessen an den östlichsten Optionen 4 und 5 auch länger und daher kostspieliger.

Insgesamt ist festzuhalten, dass sich die Realisierung des Terminals bei Standortalternative 3 auf die ökologischen Gegebenheiten negativ auswirkt. Davon können lediglich die Komponenten Klimaschutz und Luftreinhaltung extrahiert werden. Speziell durch den Verlauf des Alpen- Karpaten- Korridors, welcher direkt durch das Gebiet verläuft, wirkt sich der Terminal besonders negativ auf den Aspekt der Lebensraumvernetzung aus. Nicht nur dies ist ein Punkt contra die Alternative Nummer 3, sondern auch in Anbetracht der Mensch- Umwelt Konnexionen ist von ihr abzuraten. LKW- Verkehr und Berufspendlerverkehr steigen an, was eine höhere Lärm- und Schadstoffbelastung zur Folge hat (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 238f.).

Schlussendlich ist es wichtig zu erwähnen, dass die Standortalternative 3 mit 2,3 Milliarden die teuerste der bislang angeführten Varianten ist. Vergleicht man die erste Variante (südwestlich der Bahnstrecke gelegen) und die dritte, so hat die Dritte den Vorteil, dass sie die Landschaft 'vergleichsweise wenig ' stört. Insofern wäre der Standort nahe Bruck an der Leitha zu präferieren. (vgl. PEKOVICS 2019) Demgegenüber hat die Alternative 3 gegenüber der Alternative 2 das Nachsehen, denn die zweite Option hat eine bedeutend stärkere Wirkung auf den Wirtschaftsstandort Österreich, sowie den regionalen Wirtschaftsstandort (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 225).

5.4.4. Standortalternative 4

Bevor exakter auf die Standorte vier und fünf eingegangen wird, folgt eine Karte, welche die Situierung der beiden Standorte zeigt.

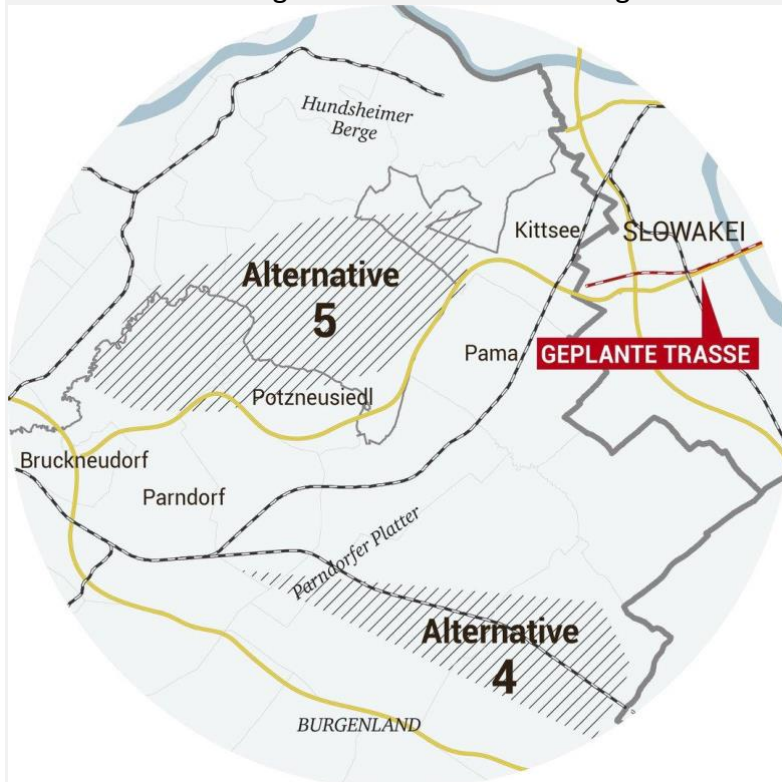


Abbildung 10: Standortalternativen 4 und 5 - Parndorf- Kittsee (Quelle: PEKOVICS 2019)

Der vierte Standort befindet sich präzis im Burgenland auf der Parndorfer Platte (vgl. PEKOVICS 2019). Der Terminalstandort liegt in der Nähe der Abbaufächen östlich von Parndorf und dem Friedrichshof sowie südlich der Weinbaugebiete bei Zurndorf. Die Landschaft in diesem Gebiet ist von Windparks geprägt. Sowohl im Bereich der Standortalternative 4 als auch in deren unmittelbaren Umgebung sind Windparks anzutreffen. Abgesehen davon ist infrastrukturell durch die A4 Ostautobahn, die B10 und die Ostbahn eine gewisse Vorbelastung gegeben. Nichtsdestotrotz offenbart der Terminal eine unmaßstäbliche landschaftsbildende Dominante im Raum, denn so kommt es durch die eingleisige Eisenbahnstrecke zur räumlichen Zerschneidung des Raums östlich von Bruck an der Leitha (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 241). Im Verhältnis zu anderen Standortvarianten fällt die Eisenbahnstrecke mit einer Länge von in etwa 15-20 Kilometern kurz aus, wodurch die Bodenbeanspruchung und Bodenversiegelung minimiert werden können. Trotz der abgespeckten Länge der Eisenbahnstrecke, kommt es dennoch zu geringfügigen Beeinträchtigungen von

landwirtschaftlich genutzten Flächen. Ebenso kommt es via Zerschneidung und Flächenbeanspruchung, wenn auch in geringerem Ausmaß zu Lädierungen der Tier- und Pflanzenwelt (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 240).

Um den Bau des Terminals bei Alternative 4 zu realisieren, müsste man einen „vergleichsweise starken Eingriff“ durchführen, weil es keinen konkreten Bezug zu den örtlichen Nutzungen darstellt (vgl. PEKOVICS 2019).

Aus wirtschaftlicher Sicht würde die Variante vier mit dem Standort rund um Parndorf, obgleich in geringem Ausmaß, zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Österreich beitragen. Der Verstärkungseffekt der wirtschaftlichen Determinanten ist in Relation zu anderen Standorten, wie etwa Option Nummer 2 geringer, weil im Falle Parndorf nicht von einem etablierten Logistikstandort gesprochen werden kann. Wenngleich auch dieses Areal die Ansiedlung einzelner Branchenbetriebe nicht ausschließen kann (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 241).

Ein Terminal kann nur dort errichtet werden und ganze Branchen können sich nur dort niederlassen, wo auch der entsprechende Raum bereitgestellt werden kann. Infolgedessen ist Parndorf, wenn es um die Bereitstellung von Flächen zur Errichtung eines multimodalen Terminals geht, gegenüber den anderen Standorten in der Vorreiterrolle (vgl. INTERVIEW 2: 4).

Darüber hinaus gibt es ein zusätzliches Argument, welches verdeutlicht, dass die Niederlassung per se nicht ausgeschlossen werden kann. Diese Kondition liegt in der Anbindung des Standortes an das Verkehrsnetz, denn Parndorf besitzt durch die Ostbahn im Norden und die A4 im Süden eine direkte Anbindung an das hochrangige Schienen- und Straßennetz (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 241). Ergänzend ist wichtig zu erwähnen, dass die Standortalternative 4 sich direkt an den TEN-V-Korridoren Orient-/ Östliches Mittelmeer und Rhein- Donau befindet und überdies in unmittelbarer Nähe der Österreichisch- Ungarischen Grenze situiert ist. Infolgedessen würde Variante Nummer 4 zur Güterverkehrsverlagerung auf die Schiene und damit zu Realisierung verkehrspolitischer Ziele sowohl auf nationaler als auch auf internationale Ebene beitragen (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 242). Der direkten Anbindung an zwei bestehende TEN-V- Korridoren ist jedoch ein Aspekt gegenüberzustellen, der das Image von der vierten Standortalternative negativ beeinflusst. Parndorf ist nicht

direkt am Flughafen situiert, dennoch ist die Distanz zu diesem relativ gering. Aufgrunddessen ist Chen der Ansicht, dass sich beide Varianten für die Umsetzung des Terminals eignen würden. Infolgedessen offerieren sowohl Wien als auch Parndorf aus infrastruktureller Sicht gute Möglichkeiten (vgl. INTERVIEW 3: 7).

Während es viele Aspekte gibt, die auf die Umsetzung des Terminals bei Parndorf drängen, so gibt es auch einige nennenswerte Nachteile.

Ein limitierender Faktor ist wie bereits erwähnt zum einen die relativ große Distanz zum Logistikcluster Wien. Zum anderen liegt ein zusätzliches Manko in der verhältnismäßig schlechten Konnexion des Standorts an die wichtigsten Verkehrsnetze. Gleichfalls besteht nur äußerst beschränkt die Chance zur Schaffung neuer wirtschaftlicher Potenziale (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 242). Außerdem konfligiert der Terminal an besagtem Standort mit den bestehenden regionalen Potenzialen und Nutzungsformen. So stehen in etwa die touristische Nutzung und die landschaftsgebundene Erholung aufgrund der naturräumlichen und landschaftlichen Gegebenheiten in Konflikt (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 242).

Ungeachtet der wirtschaftlichen Perspektiven gilt es auch Kultur und Mensch in der Analyse mit ins Boot zu holen. Auch wenn sich keine Kulturgüter von regionaler oder gar überregionaler Bedeutung im Bereich der Standortalternative befinden, gibt es einen Punkt anzukreiden. Abgesehen vom Designer-Outlet Parndorf befinden sich im Nahbereich keine großen Betriebsgebiete. Hingegen überwiegen Wohnnutzungen, landwirtschaftliche Nutzungen sowie einige Erholungszentren. Demzufolge ist es ein entscheidendes Element, dass auch wenn der Terminal keine wesentliche Beeinträchtigung der lokalen kulturellen Identität darstellt, er nicht ins örtliche Schema passt. Demzufolge ist die Errichtung des Terminals in diesem Areal als standortuntypisch einzustufen, welcher überdies eine unangemessene Infrastruktur darstellt (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 246).

Befürworter der Standortalternative 4 liefern zwar das Argument, dass die Strecke in Verhältnis zu den anderen Optionen kurz ist, dennoch ist dem Gegenüberzustellen, dass das Risiko der Beeinträchtigung von Lebensräumen und Landschaften nach wie vor gegeben ist und nicht ad acta gelegt werden kann. Gesamt gesehen wirkt sich die Errichtung eines Terminals im besagten Gebiet auf die ökologischen Gegebenheiten

tendenziell negativ aus. Einzig davon ausgenommen sind die Punkte Klimaschutz und Luftreinhaltung (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 247).

Bringt man alle Aspekte, alle Punkte, sowohl die ökologischen und wirtschaftlichen als auch die gesellschaftlichen unter einen Hut so lässt sich der Schluss ziehen, dass der Terminal aufgrund seiner existierenden Nutzungen, der räumlichen und landschaftlichen Gegebenheiten eine starke Beeinträchtigung darstellt (vgl. PEKOVICS 2019).

5.4.5. Standortalternative 5

Die Standortalternative 5 zielt die Errichtung eines Terminalstandorts im nordöstlichen Bereich des Untersuchungsgebiets ab (vgl. ÖBB Infrastruktur et al. 2019: 248).

Die Variante Nummer 5 würde sich, wie auch schon Variante Nummer 4 im Burgenland befinden. Exakt ist der Standort nordöstlich der vierten Option situiert und hat eine beträchtliche Nähe zum Grenzübergang Kittsee vorzuweisen (vgl. PEKOVICS 2019). Demzufolge liegt die Option Nummer 5, gleichsam wie die übrigen Standortalternativen auch, im Gebiet des Wiener Umlandes (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 248).

Mit dem Terminal in Kittsee wird ein starker Eingriff in bestehende Strukturen und Landschaften assoziiert. Nichtsdestotrotz ist es bemerkenswert, dass die negativen Auswirkungen durch die Strecke verhältnismäßig ´gering´ sind. Die Kosten würden sich in etwa bei 2,4 Milliarden Euro einpendeln (vgl. PEKOVICS 2019).

Standortalternative 5 hat eine Gemeinsamkeit mit der Alternative Nummer 4. Bei beiden Varianten ist die Eisenbahnstrecke verhältnismäßig kurz, wodurch die Bodenbeanspruchung und Bodenversiegelung minimiert werden, kann (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 249). Generell besitzt die Standortalternative 5 das Attribut der geringsten Beeinträchtigung der Lebensräume der Tier- und Pflanzenwelt, da die Länge der Eisenbahnstrecke lediglich im Bereich von 1-15 Kilometern liegt (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 250).

Demgegenüber gilt es jedoch zu berücksichtigen, dass die Merkmale der fünften Option in einer offenen, agrarisch geprägten Landschaft mit vorwiegend großflächigen Nutzungsstrukturen und dominanten Getreideanbau liegen. Überdies ist die Leitha

mit ihren uferbegleitenden Gehölzen, vereinzelt kleineren Waldinseln und Windschutzgürteln ein gestalterisches Element dieses Raums. Würde es zu einer Anbindung des Terminals kommen, so wäre eine Querung der Leitha wohl unausweichlich. Dadurch dass die Landschaft doch stark agrarisch geprägt ist, würde wohl jeder noch so kleine Eingriff dem Landschaftsbild Schaden zufügen. Abgesehen davon stellt die Errichtung des Terminals eine unmaßstäbliche landschaftliche Dominante im Raum dar, auch wenn das Areal schon durch lineare Infrastrukturen, wie es die A6 Nordostautobahn, die B50 oder die Ostbahn sind, gewissermaßen vorbelastet ist (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 249).

Von den ökologischen Wirkungen folgt nur der Schwenk zu den wirtschaftlichen Konsequenzen. Das besondere an Standortalternative 5 ist, dass der exakte Terminalstandort noch nicht fixiert wurde. Beide Optionen werden durch die A6 getrennt. Infolgedessen wäre die erste Alternative nördlich der A6 und die zweite wäre südlich der Autobahn. Dem ungeachtet tragen beide Varianten dazu bei, die Wettbewerbsfähigkeit Österreich zu steigern, allerdings hinkt die Standortalternative 5, vollkommen ungeachtet ob nördlich- oder südlich der A6, anderen Standortvarianten hinterher. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass es sich nicht um einen etablierten Logistikstandort handelt. Auch wenn nicht von einem anerkannten Logistikstandort gesprochen werden kann, so ist es absolut erwähnenswert, dass der Anschluss ans hochrangige Verkehrsnetz über A6 und B50 gegeben ist (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 249).

Damit die Thematik 'Verkehrsnetz' umfangreich abgedeckt werden kann, darf der Bezug zu den TEN- V- Korridoren nicht außer Acht gelassen werden, denn ein markantes Merkmal der Standortalternative 5 ist, dass sie gleich Anschluss an zwei Korridore hat. Einerseits hat die Variante den Anknüpfungspunkt zum Rhein- Donau Korridor und andererseits auch zum Ostsee- Adria- Korridor. Dem nicht genug zeichnet ihn wie zu Beginn erwähnt die Nähe zur Österreichisch- Slowakischen Grenze aus (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 251).

Von diesem Vorteil ist es erforderlich zu einem Nachteil zu springen, der nicht beiseitegeschoben werden kann. Der Nachteil ist in der verhältnismäßig großen Entfernung zu renommierten Logistikstandorten, wie wir ihn etwa in Wien antreffen, zu finden. Die Logistikdienstleister im Knoten Wien sind vom Standort Nummer 5 aus

nicht direkt erreichbar. In gleicher Weise liegt eine Schwäche in der weiten Distanz zu etablierten Verkehrsknoten. Da die Option Nummer 5 weder für sich allein ein wichtiger Logistikdienstleister ist noch in engem/ unmittelbarer Wechselwirkung zu einem steht können keine Synergieeffekte erzielt werden. Prinzipiell wäre der Raum für Synergieeffekte und für die Niederlassung von logistikaffinen Betrieben geebnet. Der Grund liegt darin, dass es keinerlei räumliche Einschränkungen gibt. Jedoch ist dieses Potenzial aufgrund der eben erwähnten räumlichen Distanz zu den bestehenden Logistikstandorten in Österreich wesentlich limitiert.

Demgegenüber ist hervorzuheben, dass die fünfte Variante einen guten Draht zu Branchebetrieben im Ausland hat, was mit der Nähe zur Grenze begründet werden kann.

Darüber hinaus darf es nicht unerwähnt bleiben, dass Standortalternative Nummer 5 zum Wachstum des BIP in Österreich beitragen kann. Auch wenn der Beitrag verglichen mit andern Standortvarianten geringer ausfällt, so können dennoch der regionalen Wirtschaft Impulse geimpft und die Wertschöpfung gesteigert werden (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 250).

Überdies würde ein Terminal neue Arbeitsplätze generieren. Ein Aspekt, der bei der Schaffung von Arbeitsplätzen bei all den anderen Standorten von geringer Bedeutung war bzw. dem keinerlei Aufmerksamkeit gewidmet wurde, fällt nun stärker ins Gewicht. Denn aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Grenze und der damit korrelierenden leichteren Zugänglichkeit ist der Standort für Arbeitskräfte aus der Slowakei und Ungarn attraktiver, als er es für die inländische Arbeiterschaft ist (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 250). Vom großflächigen Einfluss des Terminals auf Österreich folgt nur ein detaillierter Blick auf die regionale Ebene. Wie eingangs bereits erwähnt ist die Standortalternative gekennzeichnet durch Windkraftanlagen und landwirtschaftliche Bewirtschaftungsformen, welche kleinräumig ausfallen. Infolgedessen würde der Terminal einen wesentlichen Eingriff darstellen und sowohl Windparks als auch Abbauflächen potenziell beeinträchtigen bzw. zerstören. Die Lädierung würde verhältnismäßig jedoch gering ausfallen, da die Strecke, die errichtet werden muss, mit 1 -15 Kilometern sehr kurz bemessen ist (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 251).

In gleicher Weise haben Terminal und Eisenbahnstrecke nur einen geringfügig negativen Einfluss auf die regionale Gesellschaft und Kultur. Denn durch die Lage der Standortalternative unmittelbar an der A6 ist mit keiner zusätzlichen Lärm- und Luftschadstoffbelastung durch LKW- bzw. Berufspendlerverkehr zu rechnen (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 254). Ungeachtet dessen kann die Sicherstellung der räumlichen Nutzung im gesamten Areal nicht gewährleistet werden. Im Gebiet der Standortalternative 5 findet man Radwege und auch Windparks bzw. Windparkeignungszonen. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Bau des Terminals Einfluss auf die bestehende Freizeitinfrastruktur nimmt und diese womöglich auch zerstört. Ebenso sind Konflikte zwischen der Standortalternative und Vertretern der Windparks nicht ausgeschlossen.

Gesamt gesehen ist die Standortalternative 5 von landwirtschaftlichen und erholungsgebundenen Nutzungen geprägt. Deswegen kommt hierbei der ökologischen Determinante eine entscheidende Rolle zu. Generell ist anzumerken, dass sich die Realisierung des Terminals und des Eisenbahnnetzes tendenziell negativ auf die ökologischen Rahmenbedingungen auswirkt. Dem ist jedoch hinzuzufügen, dass die negativen ökologischen Wirkungen, aufgrund der Kürze der Eisenbahnstrecke vergleichsweise niedriger sind. Von diesen negativen ökologischen Wirkungen können, wie auch bei Standortalternative 4 lediglich die beiden Komponenten Klimaschutz und Luftreinhaltung ausgenommen werden (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 255). Nichtsdestotrotz ist aus ökologischer Sicht von der Realisierung des Terminals abzuraten. Hingegen ist positiv zu erwähnen, dass aus wirtschaftlicher Sicht die Errichtung eines Terminals inklusive Eisenbahnstrecke durchwegs Potenzial besitzt. Bei Realisierung des Projektes wird die Güterverkehrsverlagerung auf die Schiene unterstützt und ebenfalls wird ein modernes, leistungsfähiges Verkehrsangebot geschaffen. Während andere Standorte mit Synergieeffekten der regionalen Potenziale aufhorchen lassen können, ist dies bei Variante 5 nicht der Fall. Ebenso ist ein Terminal in diesem Gebiet mit den Eigenschaften für erholungsgebundene Nutzung nicht d'accord, denn auch bestehende landwirtschaftliche Nutzungen werden durch den Terminal gestört bzw. sogar zerstört. Weitere negative Attribute, die mit der Realisierung einhergehen sind die Zunahme von LKW- bzw. Berufspendlerverkehr und die damit verbundene höhere Lärm- und Luftschadstoffbelastung.

Lässt man alle Punkte Revue passieren, führt dies zur Conclusio, dass der Terminal in Anbetracht der bestehenden Nutzungen und räumlichen Gegebenheiten eine starke Beeinträchtigung darstellt und infolgedessen an anderen Alternativen besser umgesetzt werden kann (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 255).

Die gesellschaftlichen, ökologischen und ökonomischen Determinanten bzw. Komponenten wurden im Detail betrachtet und kritisch analysiert. Zum Abschluss des Analyseprozesses der Standortalternativen wird noch einmal die finanzielle Komponente genauer unter die Lupe genommen. Das Diagramm liefert eine graphische Gegenüberstellung der fünf Standortoptionen.

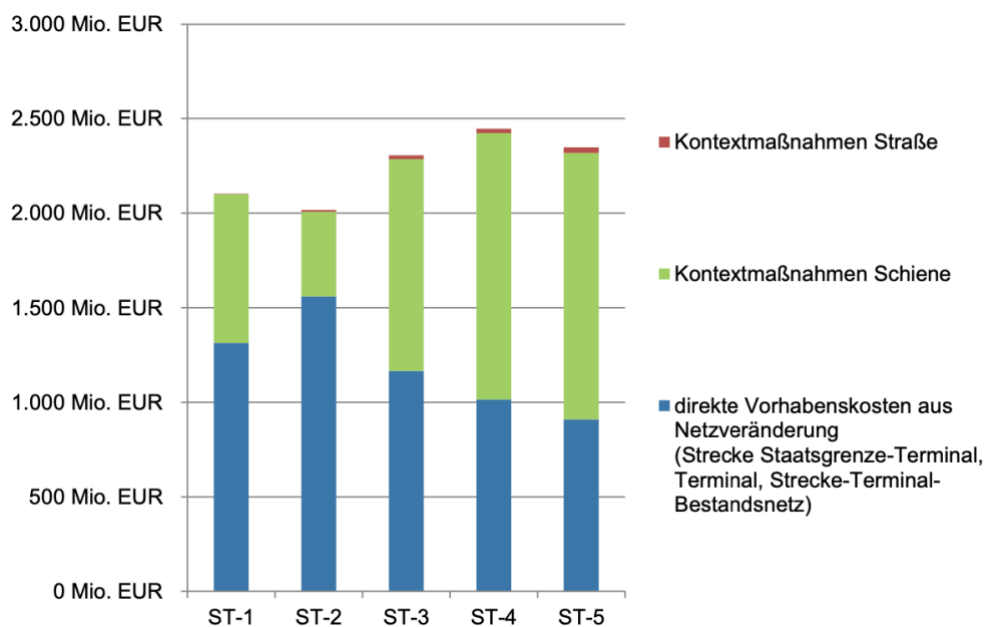


Abbildung 11: Budgetierung der 5 Standortalternativen (Quelle: ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019)

Alle fünf Varianten pendeln sich umgerechnet im Bereich zwischen 2 Milliarden und 2,5 Milliarden Euro ein. Die fälligen Kosten wurden im Diagramm in drei Bereiche gesplittet. In Blau dargestellt werden die direkten Vorhabenskosten der Netzveränderung zusammengefasst. Darunter befinden sich Ausgaben für die Strecke Staatsgrenze- Terminal, den Terminal selbst, sowie Ausgaben in das Bestandsnetz Strecke – Terminal). In Grün sind die Kontextmaßnahmen der Schiene und in Rot jene der Straße skizziert. Es sticht sofort ins Auge, dass die finanziellen Aufwendungen für die Straße extrem gering sind und daher außen vorgelassen werden können. Nun ehe

man explizit auf einzelne Standorte eingeht, ist es erforderlich zu erwähnen, dass sich die Preise auf das Jahr 2019 beziehen (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 262).

Die Gesamtkosten für Standortalternative 1 belaufen sich auf insgesamt circa 2,1 Milliarden Euro. Zusätzlich gibt es einen interessanten Aspekt nämlich jenen der Kosten für das Vorhaben selbst. Diese Kosten sind mit 1,31 Milliarden Euro im Vergleich zu den anderen Varianten höher. Dies liegt daran, dass die Länge der Strecke Staatsgrenze- Terminal verhältnismäßig lang ist. Die restlichen 0,79 Milliarden Euro sind auf die übrigen Kontextmaßnahmen zurückzuführen (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 259). Ebenfalls ist aus Abbildung 11 zu nehmen, dass keinerlei Ausgaben weder für den Aus- noch für den Ausbau des Straßennetzes getätigt werden (Datengrundlage: ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 262). Finanziell gesehen ähnelt Standortalternative 2 sehr der ersten Variante. Die Gesamtkosten pendeln sich bei 2,02 Milliarden Euro ein, jedoch darf nicht unerwähnt bleiben, dass diese Option mit 1,56 Milliarden die kostenintensivste aller fünf Varianten ist, was das Bestreben selbst betrifft. Damit ist generell die Verlängerung der Breitspur und die Errichtung des Terminals gemeint (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 259).

Die dritte Standortalternative platziert sich sowohl was die Kosten für das Vorhaben selbst als auch betreffend der anstehenden Spesen für die Kontextmaßnahmen im Mittelfeld. Insgesamt werden die Kosten mit 2,31 Milliarden Euro berechnet.

Die Parndorfer Platte, bzw. Standortalternative 4 hat Vorzüge betreffend der Kosten für die Strecke und den Terminal vorzuweisen. Hierbei fallen nur knapp über eine Milliarde Euro an Kosten an. Die Kehrseite der Medaille ist jedoch, dass die notwendigen Kontextmaßnahmen von rund 1,43 Milliarden Euro deutlich kostspieliger sind. In Addition ergeben die Gesamtkosten 2,45 Milliarden Euro (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 260f.).

Last but not least folgt die fünfte Standortalternative nahe des Grenzüberganges Kittsee gelegen. Der große Bonus dieser Variante ist in den Kosten für das Vorhaben selbst situiert. Mit 0,91 Milliarden Euro ist die fünfte Option die kostengünstigste. Im Vergleich dazu darf jedoch nicht außer Acht gelassen werden, dass die fälligen Kontextmaßnahmen mit 1,44 Milliarden Euro sehr kostenintensiv sind. Vollends belaufen sich die Kosten bei rund 2,35 Milliarden Euro (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 261f.).

5.4.6. Nullalternative

Was wäre, wenn keines dieser fünf Szenarien eintreten würde und es nicht zum Bau des Terminals auf österreichischem Staatsgebiet kommen würde? Auch dieser Fall wurde genauer unter die Lupe genommen und mit dem Terminus Nullalternative betitelt. Die Nullalternative meint also die Weiterführung des Ist- Zustandes ohne Umsetzung einer der vorgeschlagenen Veränderungen (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 183). Demzufolge wird keine der fünf Standortalternativen realisiert und mit der bestehenden Schieneninfrastruktur fortgefahren. Mit Ausnahme der fälligen Reinvestitions- und Instandhaltungsmaßnahmen wird kein weiterer Ausbau des Schienenverkehrsnetzes im Raum östlich von Wien angepeilt (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 200). Österreich würde de facto nichts machen und den Ball in der Standortdiskussion rund um die Errichtung des Terminals abgeben. Die Folge daraus ist, dass Ungarn an der Ungarisch- slowakischen Grenze, aber vielmehr die Slowakei aktiv werden und einen Terminal errichten werden. Die Krux an der Geschichte ist, dass die Schienennetze sowohl jene der Slowakei als jene von Ungarn nicht mit der österreichischen Qualität standhalten geschweige denn ihr Parole bieten können. Infolgedessen wäre der Modal Shift, sprich das Verhältnis Güterverkehr Straße versus Schiene, bei weitem nicht so effizient, als würde man in Wien umladen (vgl. INTERVIEW 1: 2). Die nackten Zahlen des Umweltberichts bringen dies zum Ausdruck. Dem Bericht zufolge würden 71% der Güter auf der Straße und lediglich 29% der Güter auf der Schiene weitertransportiert werden (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 200). Diese Überlegenheit und Dominanz brachten, wie zuvor erwähnt auch Schierhuber zum Ausdruck. Seinen Schätzungen zufolge würde die Kluft mit 60% Straße und maximal 40% Schiene etwas geringer ausfallen (vgl. INTERVIEW 1: 2). Abgesehen davon wird der Nullalternative allerdings noch eine vollkommen konträre Bedeutung zugeschrieben. Sie fungiert als Referenzpunkt und stellt somit die Rahmenbedingungen dar, damit die zu analysierenden Standortalternativen auch untereinander bzw. miteinander gleichermaßen bewertet werden können. Weiters ist gewiss, dass die Nullalternative die Umsetzung des Vorhabens auf slowakischem Staatsgebiet impliziert. Die 1.520 mm- Strecke wird von der Ostslowakei bis in den Raum Bratislava verlängert und im Zuge dessen werden auch zwei Terminals geplant. Der Erste Terminal liegt in Nové Zámky. Der Nutzen dieser ersten Variante liegt

weiterhin und unverändert in der regionalen Güterfeinverteilung. Der Zweite wird als fiktiver Terminal südlich von Bratislava gebaut, um als Verknüpfungspunkt zwischen 1.520mm- und 1.435mm- Spurnetz zu dienen (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 183).

Während die fünf Standortalternativen allesamt einen positiven Beitrag zur Steigerung der Wertschöpfung und zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Österreichs beitragen, so kann dieser Aspekt der Nullalternative nicht zugeschrieben werden, denn der Terminal konzentriert Wertschöpfung. Das bedeutet, wenn der Terminal nicht in Österreich wäre, dann wäre die Wertschöpfung auch nicht in Österreich. Kommt es nun dazu, dass der Terminal nicht auf österreichischem Staatsgebiet errichtet wird, dann muss man damit rechnen, dass es immer mehr Betriebsabsiedlungen gibt. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass Betriebsansiedlungen im Regelfall der Infrastruktur folgen. Unternehmen ziehen es vor sich dort anzusiedeln, wo sie nicht nur eine gut ausgebaute und effiziente Infrastruktur vorfinden, sondern auch dort wo die Supply Chains intakt sind (vgl. INTERVIEW 1: 3). Der Terminal kann sozusagen als Garantie für die Niederlassung von Branchen und Betrieben gesehen werden und ebnet Österreich Vorteile auf wirtschaftlicher und finanzieller Ebene (vgl. INTERVIEW 3: 7). Genau dieses Phänomen würde bei der Nullalternative nicht eintreten.

Wie wirkt sich nun das Szenario der Nullalternative aus ökologischer Sicht aus?

Zunächst ist es unumgänglich zu verstehen, dass die Intention der Errichtung des Terminals einen wertvollen Beitrag dazu leistet, den Güterverkehr auf globaler Ebene auf den klimafreundlichen Verkehrsträger Schiene zu verlagern. Im Fall der Nullalternative tritt dies jedoch nicht ein, was sich tendenziell negativ auf den Klimaschutz und die Luftreinhaltung auswirkt (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 203). Auch bei explizitem Bezug zu Österreich können Nachteile ausgemacht werden. Würde man der Nullvariante folgen, so ist mit tausenden LKWs mehr pro Tag auf Österreichs Straßen zu rechnen. Insbesondere A4 und A6 wären davon betroffen. Schierhuber führt dieses Argument weiter aus und gibt an, dass dieser Verkehrsanstieg gerechnet in CO₂ Zertifikaten Österreich pro Jahr rund 150 Millionen € mehr kosten würde. Ihm zufolge ist diese Summe lediglich leeres Geld mit keinen Spillover Effekten (vgl. INTERVIEW 1: 2).

Hingegen kann die Nullalternative als zielneutral geachtet werden, wenn es um den Schutz der biologischen Vielfalt, sowie den Erhalt des Naturerbes geht. In beiden Belangen leistet diese Variante weder einen positiven noch einen negativen Beitrag. Gesamt gesehen ist die Nullalternative aus ökologischer Perspektive her, das heißt unter Bezugnahme des Ziels Schutz und nachhaltige Nutzung von Ressourcen leicht negativ zu beurteilen (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 203f.).

Der ökologischen Analyse gilt es nun die wirtschaftlichen Perspektiven gegenüberzustellen. Aus wirtschaftlicher Sicht bedeutet die Nullalternative eine relative Verschlechterung des Wirtschaftsstandorts Österreich. Es kommt nicht zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit, da Österreich gegenüber den konkurrierenden Logistikhubs in Europa das Nachsehen hat. Dieser Gesichtspunkt ist bedenklich, da sich die Logistikbranche, aufgrund des wachsenden Online- Handels und des gesteigerten Bedarfs an Warentransport auf globaler, regionaler und lokaler Ebene im Aufschwung befindet. Demgegenüber ist kritisch anzumerken, dass das Risiko der betrieblichen Abwanderung steigt, wenn die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Österreich relativ zu anderen Logistikhubs sinkt (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 204).

Dem nicht genug muss sich Österreichs Wirtschaft mit zwei weiteren Ungewissheiten konfrontieren. Zum einen steigt der Druck, dass Wertschöpfung aus Österreich abfließt und zum anderen können negative Effekte in der Entwicklung des BIP folgen (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 204). Auch Schierhuber dockt an diesen Argumentationsstrang an. Auch er sieht ein Problem darin, wenn der Terminal nicht in Österreich errichtet wird. Ist dieser ausgelagert vom österreichischen Staatsgebiet, so wird auch die Wertschöpfung anderswo sein (vgl. INTERVIEW 1: 3).

Diesbezüglich kommt es also im Fall der Nullalternative zu einer Verschlechterung, ebenso grassiert das Risiko einer Arbeitsplatzverlagerung in gewissen Branchen. Als neutral kann die Option in Bezug auf die Regionalwirtschaft eingestuft werden. Sie hat weder positive noch negative Wirkungen auf die Gesamtsituation. Bestehende Wirtschaftsformen, wie etwa Landwirtschaft oder Energiewirtschaft werden zwar nicht gefördert, aber auch nicht zerstört. Die Neutralität zeigt sich auch dahingehend, dass zum einen kein zusätzliches Potenzial generiert wird, aber zum anderen ebenso keines der bestehenden Potenziale gefährdet wird.

Aus verkehrspolitischer Sicht und unter Einbeziehung der öffentlichen Mittel ist festzuhalten, dass sich die Nullalternative tendenziell negativ auswirkt. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass die Nullvariante keinen Beitrag zu einem leistungsfähigen Verkehrssystem leistet. Ganz im Gegenteil hat es eine Zusatzbelastung des Straßennetzes zur Folge (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 204).

Neben den ökologischen und wirtschaftlichen Aspekten darf, wie im Falle der fünf angeführten Standorte, nun auch beim Szenario der Nullalternative die gesellschaftliche Komponente nicht außer Acht gelassen werden. In Belangen des menschlichen Wohlbefindens ist von der Option abzuraten, denn die Nullvariante stellt eine starke zusätzliche Belastung dar. Beispielsweise muss eine starke Zunahme des Straßengüterverkehrs genauso, wie auch der Anstieg von Lärm- und Luftschadstoffbelastung einkalkuliert werden. Ebenso ist mit einem erhöhten Risiko von Unfällen im Verhältnis zu den Standortalternativen 1-5 zu rechnen. Im Gegensatz zu den doch beträchtlichen negativen Effekten zeigt sich die Nullalternative in Hinsicht auf die kulturelle Identität und die räumliche Nutzung als neutral. Kulturgüter werden weder positiv noch negativ beeinflusst. Dadurch, dass es zu keiner Implementierung von neuen Infrastrukturelementen kommt, können auch keine Nutzungskonflikte entstehen. Dies schließt ebenso mit ein, dass die räumlichen Nutzungen keinen Einfluss erfahren und somit sichergestellt werden können (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 206f.).

Alle Argumente für und wider auf einen Nenner gebracht legitimieren die Auswirkungsbeurteilung, dass die Nullalternative zu keinem der Unterziele einen positiven Beitrag leistet. Weder Ökologie noch Wirtschaft oder Gesellschaft können Profit schlagen. Aufgrund dessen, dass in diesem Szenario keine der publizierten und geratenen Netzveränderungen inklusive Terminalerrichtung realisiert wird, können auch keine neuen Netzelemente entstehen. Infolgedessen bleiben die positiven Impulse für die Volkswirtschaft oder die regionale Wirtschaft aus. Dementsprechend bleiben auch die Wirkungen auf bestehenden Ressourcen, die biologische Vielfalt oder das Naturerbe aus. In gleicher Weise werden bestehende Potenziale, wie speziell mit dem Schienengüterverkehr nicht ausgeschöpft. Bedenklich ist überdies, dass Österreich durch die Nullalternative einen Verlust an Standortattraktivität verzeichnen muss (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 207). Betriebe, Unternehmen usw. siedeln

sich eben dort an, wo auch die entsprechend gut ausgebaute und effiziente Infrastruktur anzutreffen ist und die ist im Casus der Nullvariante eben nicht in Österreich (vgl. INTERVIEW 1: 2).

Schlussendlich bleibt der Nullalternative anzukreiden, dass sie die Ziele der Netzveränderung nicht erreicht. Im Zuge der Nullvariante werden keinerlei infrastrukturelle Voraussetzungen für eine leistungsfähige Güterverkehrsanbindung globaler Relevanz bzw. für die Umsetzung dieses landgebundenen Güterverkehrs über den Raum Wien als bedeutenden Knoten im TEN- V Kernnetz generiert (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 207).

6. Ergebnisse

6.1. Handlungsempfehlungen

Die umfangreichen Standortanalysen liefern einige gewinnbringende Ergebnisse und Erkenntnisse, ermöglichen es Antworten auf die beiden Forschungsfragen zu finden und legitimieren darüber hinaus drei Handlungsempfehlungen, die auch bei Breinbauer zu finden sind. Zunächst ist es unerlässlich die Belt and Road Initiative breit gedacht zu verstehen. Sie ist nicht bloß ein Infrastrukturprojekt, sondern vielmehr ein multidimensionales, regional unbeschränktes und thematisch weitgehend offenes Projekt. Darüber hinaus ist es wichtig die BRI in Verlinkung mit anderen chinesischen Strategien und Plänen zu sehen. Der zweite Fingerzweig zielt auf die Entscheidungsträgerinnen -und Träger in Europa ab. Diese sollten bei Kooperationen, welche im Zuge der BRI stattfinden den Fokus sowohl kurz-, mittel-, als auch langfristig verstärkt auf die Wins legen. Ebenso kann mit einer dritten Empfehlung ein Appell an die EU gerichtet werden. Die Europäische Union sollte das Thema OBOR priorisieren und besser abgestimmt bzw. selbstsicherer auftreten und eine höhere Flexibilität seitens China einfordern (vgl. BREINBAUER 2019: 2). Indirekt drängt auch Rudolf (2016) auf die Umsetzung von der dritten Handlungsempfehlung, denn da die Projekte der OBOR- Initiative prinzipiell offen angedacht sind braucht es eine Plattform, auf welcher alle involvierten Staaten auch auf Augenhöhe zusammenarbeiten können. Dann könnten Themen wie die Finanzierung der Projekte, sowie die Umsetzung von Infrastrukturprojekten im Rahmen aller beteiligten Staaten durchgesetzt werden (vgl. RUDOLF 2016: 75)

6.2. Ergebnisse - Beantwortung der Forschungsfragen

Die kritischen Überprüfungen und Analysen weisen tendenziell darauf hin, dass die Zukunft des europäischen Gütertransports in der Schiene liegt.

Der große Pluspunkt der Abwicklung des Gütertransports auf der Schiene ist unter Anbetracht der Komponenten Luftreinhaltung und Klimaschutz zu finden. Die Abwicklung des Gütertransports über die Schiene ist im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern die umweltfreundlichste Transportvariante. In diesen Belangen ist kein Unterschied zwischen den verschiedenen Standortalternativen auszumachen (vgl.

ÖBB et al. 2019: 214). Im nun folgenden Abschnitt wird explizit auf die beiden Forschungsfragen eingegangen.

- Inwiefern soll/ kann sich Österreich im Bahnausbau zwischen China und Europa selbst aktiv/ gestalterisch zeigen?

Österreich kann und soll sich im Bahnausbau zwischen China und Europa aktiv und gestalterisch zeigen. Asien und insbesondere China kann das Attribut Boomregion der Welt zugeschrieben werden. Überdies kann im Endeffekt davon ausgegangen werden, dass der Warenverkehr zwischen Asien und Europa zunehmen wird. Breinbauer ist der Ansicht, dass diese Zunahme im Warenverkehr primär über die Schiene abgewickelt werden sollte. Ferner vertritt er den Standpunkt, dass sich Österreich bzw. die österreichische Regierung genau hierbei aktiv gestalterisch zeigen kann und soll. Die Schiene erschließt sich dabei als das probate Verkehrsmittel schlechthin, weil es ökologisch die nachhaltigste Lösung auf dem Landweg ist (vgl. INTERVIEW 4: 3). Neben Breinbauer sieht auch Schierhuber (vgl. INTERVIEW 1: Zeile 147) wesentliche Vorteile im Transport via Schiene. Die Schiene bringt die Elemente Flexibilität, Sicherheit und Schnelligkeit mit. Gelingt es Österreich, und dabei wird auf die Verlängerung der Breitspurbahn hingewiesen, die Infrastruktur so effizient, wie geplant zu gestalten, dann wird es künftig möglich sein den Schienengütertransport zwischen China und Europa auf zehn Tage zu limitieren (vgl. INTERVIEW 1: 4).

Ein Ziel Österreichs könnte auch darin liegen, Anschluss bzw. Mitglied der 17+1 Initiative zu werden. Das heißt vom derzeitigen Beobachterstatus zum Vollmitglied zu avancieren wäre absolut empfehlenswert, denn dies würde aus wirtschaftlicher Sicht verstärkte Handelsbeziehungen mit China ermöglichen (vgl. INTERVIEW 3: 3). Österreich könnte also von den verstärkten Handelsverflechtungen beziehungsweise Handelsbeziehungen profitieren, auch wenn man in Relation zu China oder einigen anderen Ländern entlang der Seidenstraße eine kleine Volkswirtschaft ist. Der Profit lässt sich mit dem Know- How zahlreicher österreichischer Firmen im Bereich Bahnausbau sowie der gesamten Logistik legitimieren. Dieses große Potenzial sollte im Rahmen einer gesamteuropäischen Strategie zum Einsatz kommen (vgl. INTERVIEW 5: 2).

All die Punkte drängen regelrecht daraufhin, dass sich Österreich aktiv und gestalterisch zeigen soll. Die Weichen und Voraussetzungen für die Realisierung der Breitspurverlängerung sind aus österreichischer Sicht gestellt. Nun scheint es jedoch so, als ob die Bestrebungen rund um das Projekt vorläufig ad acta gelegt wurden, denn Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Gewessler erteilte einer Ausstrahlung des ORF zufolge der Breitspurbahn eine Absage (vgl. ORF 2021: 1). Sie führt an, dass Österreich in diesem grenzüberschreitenden Projekt keine weiteren Schritte mehr setzen wird, da sich weder Umsetzung noch Finanzierung bei den ausländischen Partnern abzeichnen (vgl. ORF 2021: 1).

- **Inwiefern kann Österreich an die Neue Seidenstraße anschließen und welche Standorte kommen für die Errichtung eines KLV- Terminals in Frage?**

Die Konnexion von Österreich an die Neue Seidenstraße ist für Österreichs Wirtschaft von hoher Relevanz. Laut Glatz (2017) gäbe es genügend Anschlussstellen an die Neue Seidenstraße. So kann Österreich beispielsweise über die TEN-T Verkehrsnetze Anschluss an die Neue Seidenstraße finden. Dies wird dadurch möglich, weil die TEN- T Leitlinien Österreich eine wichtige Bedeutung zuschreiben. De facto sind die hauptsächlichen Verkehrsachsen ein Teil des Kernnetzes und darüber hinaus Teile von insgesamt vier Kernnetzkorridoren. Auch die Tatsache, dass die TEN- T Politik der EU und die Seidenstraßeninitiative China die Zusammenarbeit verstärkt koordinieren wollen, erweist sich aus österreichischer Sicht als hilfreich (vgl. GLATZ In: MÜLLER et al. 2017: 58). Die TEN-T Leitlinien könnten auch Teil der Europäischen Seidenstraßeninitiative des Wiener Instituts für Internationale Wirtschaftsvergleiche sein. Auch dieses zieht es vor, dass europäische- und chinesische Seidenstraßeninitiative sich komplementär und keineswegs in Konkurrenz gegenüberstehen sollten (vgl. HOLZNER et al. 2018: 45). Glatz (2017) ist der Überzeugung, dass der Verlauf der Seidenstraße in Europa von den in den TEN-T-Leitlinien fixierten Korridoren bestimmt wird. Wäre dies der Fall, so würde Österreich ins Zentrum des Geschehens rücken (vgl. GLATZ In: MÜLLER et al. 2017: 59). Abgesehen von den Leitlinien könnte Österreich über verschiedenste Branchen

Anschluss an die Seidenstraßeninitiative erlangen. Logistik, Transport und Infrastruktur, Umwelt und Energie, Land- und Forstwirtschaft, Tourismus oder Finanzdienstleistungen zeichnen Österreich aus und ermöglichen so die Anbindung an das Netz der Seidenstraße (vgl. GLATZ In: MÜLLER et al. 2017: 61). Abseits dessen tun sich ebenso in den Bereichen neue Materialien, Biomedizin, elektronische Informationen und energiesparende Technologien Chancen auf, um aktiv an der Seidenstraßeninitiative partizipieren zu können (vgl. ZHAN In: MÜLLER et al. 2017: 215).

Ungeachtet dessen ist festzuhalten, dass die schwerwiegende Rolle Österreichs im Rahmen der transeuropäischen Verkehrsnetze gekoppelt mit dem EU- China Konnektivitätsziel der Seidenstraßeninitiative für die direkte Anbindung an die geplante Straßen- und Bahninfrastruktur sorgt. Zusätzlich sorgt die rapide Internationalisierung der chinesischen Wirtschaft zu einer Zunahme der strategischen Partnerschaften mit österreichischen Unternehmen auf Drittmärkten und nicht nur in den mittel- und osteuropäischen Ländern. Der volle Nutzen der Belt and Road Initiative wird sich jedoch nicht von selbst einstellen. Die Attraktivität des Standortes, neue Geschäftschancen und in weiterer Folge Effizienzgewinne werden Österreich nur dann zugutekommen, wenn man auch die Initiative ergreift (vgl. GLATZ In: MÜLLER et al. 2017: 66). Ein Punkt, wo man den Anschluss herstellen kann, ist die Verlängerung der Breitspur inklusive der Errichtung eines Terminals auf österreichischem Staatsgebiet. Um die heikle Diskussion rund um die Frage des optimalen Standorts des Terminals gebührend beantworten zu können wurden die fünf potenziellen Varianten inklusive einer sechsten Variante, nämlich der Nullvariante auf gesellschaftliche, ökologische und ökonomische Aspekte ausführlich analysiert.

Die Analyse und die Auswirkungsbeurteilung der Nullalternative sowie der Standortalternativen heben eine konkrete Standortalternative heraus und geben damit eine klare Richtung vor, welche Alternative umgesetzt werden kann. Dazu wurde im Umweltbericht nicht nur die Nullalternative, sondern eben auch die fünf Standorte genauer unter die Lupe genommen.

Das erste Fazit der Standortanalyse liegt darin, dass die Nullalternative in keinsten Weise geeignet ist. Auch Chen teilt diese Ansicht und bezeichnet die Nullvariante als

nicht erstrebenswert, denn dadurch stellt sich Österreich der Gefahr, seine wichtige internationale Position zu verlieren (vgl. INTERVIEW 3: 5).

				ST - 1	ST - 2	ST - 3	ST - 4	ST - 5
Ökologie	Ö1	Schutz und nachhaltige Nutzung von Ressourcen	Luftreinhaltung	+	+	+	+	+
			Schutz der Ressource Wasser	--	-	°	-	-
			Schutz der Ressource Boden	-	-	-	(-)	-
	Ö2	Schutz der biologischen Vielfalt	Lebensraumvernetzung	-	-	--	-	(-)
			Schutz von Tieren einschl. Lebensräume	-	-	(-)	--	-
			Schutz von Pflanzen einschl. Lebensräume	(-)	-	(-)	-	-
	Ö3	Erhalt des Naturerbes	Bewahrung der Landschaft (Kulturlandschaft)	-	-	-	(-)	(-)
			Bewahrung naturnaher Gebiete und Strukturen	°	°	°	(-)	(-)
	Wirtschaft	W1	Stärkung des Wirtschaftsstandorts Österreich	Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit	+	++	+	+
Bewahrung und Steigerung des Wohlstands				+	++	+	(+)	(+)
Stärkung des Arbeitsmarkts				+	++	+	+	+
W2		Förderung und Schutz der Regionalwirtschaft	Bewahrung und Förderung bestehender flächenbezogener Wirtschaftsformen	-	-	-	-	-
			Schaffung von Potenzialen für die Region	+	++	+	(+)	(+)
			Ausschöpfung und Förderung regionaler Potenziale	-	+	(-)	-	(-)
W3		Effizienter Einsatz öffentlicher Mittel	Entwicklung eines leistungsfähigen und bedarfsgerechten Verkehrssystems	(+)	+	(+)	(+)	(+)
			Entwicklung des Verkehrssystems entsprechend übergeordneter verkehrspolitischer Zielsetzungen	+	+	+	(+)	(+)

			Optimierung des finanziellen Gesamtaufwands	(-)	(-)	-	-	-
Gesellschaft	G1	Schutz des menschlichen Wohlbefindens	Schutz vor Lärmbelastung	-	-	-	°	°
			Schutz vor Luftschadstoffen	-	(-)	-	(-)	(-)
			Erhöhung der Sicherheit	-	-	-	-	°
	G2	Bewahrung der kulturellen Identität	Schutz von Kulturgütern	°	°	°	°	°
			Bewahrung des regionalen Charakters	--	°	-	--	--
	G3	Sicherstellung bestehender räumlicher Nutzungen	Bewahrung des Raums als Erholungsraum	-	-	-	(-)	(-)
Schutz von Sachwerten			(-)	(-)	--	-	-	

Tabelle 1: Standortanalyse- Zielerreichung (Quelle: ÖBB INFRASTRUKTUR AG et al. 2019)

„überwiegend zielkonform“	„teilweise zielkonform“	„tendenziell zielkonform“	„zielneutral“	„tendenziell zielkonträr“	„teilweise zielkonträr“	„überwiegend zielkonträr“
++	+	(+)	°	(-)	-	--

Tabelle 2: Legende Standortanalyse- Zielerreichung (Quelle: ÖBB INFRASTRUKTUR AG et al. 2019)

Die erste Standortalternative trägt prinzipiell zur Erreichung der Ziele der Netzwerkanalyse bei. In Relation zu ihrer technischen Umsetzung werden Terminal und Strecke positiv bewertet. Unter dem Aspekt der naturräumlichen Gegebenheiten sowie der bestehenden Nutzungsformen wird dem Terminal eine tendenziell negative bis stark negative Wirkung zugeschrieben. Ebenso wird die Standortalternative in Bezug zu den ökologischen und gesellschaftlichen Komponenten der Nachhaltigkeit überwiegend zielkonträr gesehen. Allerdings können abgesehen davon positive wirtschaftliche Wirkungen einkalkuliert werden. Arbeitsplätze können geschaffen werden und darüber hinaus wird ungeachtet der Tatsache, dass ein möglicher Terminal im Gebiet keinen Bezug zu den bestehenden Wirtschaftsformen vorzuweisen hat, die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Österreich gesteigert. Infolge des fehlenden Bezugs zu den ansässigen Wirtschaftsformen bleiben jedoch die Synergieeffekte aus (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 258).

Während bei der ersten Standortvariante noch prinzipiell die Vorteile die Überhand behalten, rücken bei der dritten Alternative, auch wenn sie prinzipiell zur Erreichung der Ziele beitragen, doch verstärkt die Nachteile ins Licht. Das Areal ist stark von technischen Infrastrukturen geprägt. Ein Terminal würde verhältnismäßig stark

negative Wirkungen mit sich bringen. Ebenso ist auch mit negativen Auswirkungen aufgrund der lokal steigenden Belastungssituation mit Luftschadstoffen auf die Bevölkerung und deren bestehenden Nutzungen zu rechnen.

Den beiden Punkten zufolge ist die dritte Standortalternative sowohl aus ökologischer- als auch aus gesellschaftlicher Dimension der Nachhaltigkeit als zielkonträr zu bewerten. Als zielkonform kann die dritte Option einzig und allein aus der ökonomischen Dimension der Nachhaltigkeit bezeichnet werden. Exakt ist mit positiven regionalen und nationalen Wirkungen zu rechnen, insbesondere durch die relative Nähe zu Wien. In diesen Belangen hat die dritte Standortalternative im Vergleich zur vierten und fünften Variante Vorzüge, allerdings sind diese Effekte gemessen an denen der zweiten Variante geringer, da von keinen Synergieeffekten zur bestehenden Wirtschaftsstruktur ausgegangen werden kann (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 260).

Die intensiven Analysen der Standorte machen die Empfehlung der Netzveränderung möglich. Besinnt man sich noch einmal auf die fünf Standortalternativen und auch auf die Nullvariante zurück, so führt kein Weg an Standortalternative 2 vorbei. Die zweite Variante trägt in hohem Maße zur Erreichung der Ziele der vorgeschlagenen Netzveränderung bei.

Zunächst ist positiv zu vermerken, dass die Adaptierung des bundesweit hochrangigen Verkehrswegnetzes die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine leistungsfähige, landgebundene Güterverkehrsanbindung zwischen dem europäischen Wirtschaftsraum und Russland, sowie Zentral- und Ostasien bereitstellt. Überdies birgt darin auch das Potenzial einer raschen, effizienten, sicheren und umweltfreundlichen Angebotsergänzung im interkontinentalen Warenaustausch (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 270).

Die vierte Alternative zeigt sich vor allem aus ökologischer Sicht beinahe vollständig zielkonträr. So kann beispielsweise weder die Bewahrung der Landschaft- bzw. der Kulturlandschaft noch die Sicherung der naturnahen Gebiete und Strukturen gewährleistet werden. Während die ökologische Dimension größtenteils gegensätzlich zu den gesteckten Zielen steht, ist die gesellschaftliche Ebene dies nur zum Teil. Genauer gesagt wird die Errichtung des Terminals im naturnahen Gebiet und die damit

korrelierenden negativen Auswirkungen auf die kulturelle Identität teilweise als zielkonträr eingestuft. Hingegen kann die Standortoption Nummer 4 aus wirtschaftlicher Sicht und betreffend der ökonomischen Komponenten als zielkonform eingeordnet werden. Wie aus der Tabelle zu entnehmen ist, trägt diese Variante so wie auch die anderen Alternativen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und zur Stärkung des Arbeitsmarktes bei. Gesamt gesehen ist also regional-, wie national gesehen mit positiven ökonomischen Wirkungen zu rechnen (vgl. Tabelle 1).

Standortalternative fünf teilt sich gewissermaßen die Attribute und Merkmale mit der Vierten. Wie auch die vierte, so zeichnet sich auch die fünfte Variante durch die partielle Polarität zu den gesellschaftlichen und ökologischen Dimensionen der Nachhaltigkeit aus. So würde die Errichtung des Terminals der fünften Standortalternative den Erhalt des Naturerbes nicht ermöglichen. Genauer gesagt impliziert die Realisierung des Terminals beträchtliche Eingriffe in die Landschaft des naturnahen Gebiets samt Strukturen. Betrachtet man die fünfte Option aus ökonomischer Sicht, so werden positive regionale und nationale wirtschaftliche Konsequenzen erwartet (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 261). Da das Gebiet jedoch eine beträchtliche Entfernung zu Wien und dem Wirtschaftszentrum vorzuweisen hat, sind diese positiven Effekte vergleichsweise gering (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 261).

In der Beantwortung der Forschungsfrage wurden die fünf Standorte bewusst chronologisch vom westlichsten bis zum östlichsten analysiert. Davon wurde lediglich die zweite Standortalternative ausgenommen, denn dieser wurde im Zuge der breit aufgesetzten Auswirkungsbeurteilung als der am besten geeignete benannt und infolgedessen ausführlicher als die anderen abgewickelt.

Warum alle Empfehlungen auf die Umsetzung der Standortalternative 2 drängen liegt daran, dass diese Option sowohl mit den wirtschaftlichen als auch mit den gesellschaftlichen Zielen konform ist. Auch wenn die negativen Auswirkungen innerhalb der ökologischen Determinante der Nachhaltigkeit aufgrund der vergleichweisen überdurchschnittlichen Länge der erforderlichen Strecke überwiegen und somit über das Maß der anderen Varianten hinausgehen, ist sie dennoch sie dennoch zu favorisieren. Denn Standortoption Nummer 2 hat unter ökologischen

Gesichtspunkten keine singulären erheblich negativen Auswirkungen vorzuweisen. Dieses Attribut kann weder den übrigen vier Standortalternativen noch der Nullalternative zugeschrieben werden. Zurückzukommen auf die ökonomische Perspektive, offenbart sich einmal mehr, dass die Standortalternative 2 wirtschaftlich gesehen der Primus ist. Die Realisierung der zweiten Variante hat besonders starke positive wirtschaftliche Effekte. Ebenso leistet sie im Verhältnis zu allen anderen Initiativen den größten Beitrag zur Stärkung des österreichischen Wirtschaftsstandortes (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 270f.). Nichtsdestotrotz zeigt uns die Tabelle, und dieser Aspekt darf nicht unerwähnt bleiben, dass alle fünf Standorte wirtschaftlich gesehen positive Wirkungen hervorrufen. Alle fünf Varianten tragen zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Österreich, sowie zur Förderung und zum Schutz der Regionalwirtschaft bei. Die Tabelle bringt jedoch nochmals verstärkt zum Ausdruck, dass die größten wirtschaftlichen Gains und Wins bei der Standortalternative 2 zu finden sind. Dies zeigt sich durch das doppelte Plus und der überwiegenden Zielkonformität in den Bereichen Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, Bewahrung und Steigerung des Wohlstands, Stärkung des Arbeitsmarkts, sowie Schaffung von Potenzialen für die Region (vgl. Tabelle 1). Gesamt gesehen wird diese Option als überwiegend zielkonform eingestuft, weil die Auswirkungen in ganzheitlicher Sicht einen immens positiven Beitrag zur Zielerreichung beitragen. Auch wenn es geringfügig negative Beiträge gibt, so fallen diese jedoch nicht ins Gewicht und werden von den positiven Beiträgen eindeutig übertroffen und vollkommen in den Schatten gestellt (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 75).

Lässt man ökologische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Belange Revue passieren, so führt kein Weg an der zweiten Standortalternative vorbei. Ein Punkt, der in der gesamten Standortdiskussion nicht in Vergessenheit geraten darf, welchen auch Breinbauer anspricht, ist jener, dass ein Terminal nicht nur ein Güterverteilzentrum oder ein Güterverkehrszentrum sein darf, sondern er vielerlei Funktionen hat. Ein Terminal macht nur dann Sinn, wenn auch Industriebetriebe angesiedelt werden, bzw. die Möglichkeit zur Niederlassung haben. Ist dies der Fall, dann können hochwertige international konkurrenzfähige Güter produziert werden und gleich via Bahn in Richtung Asien verschickt werden (vgl. INTERVIEW 4: 4). Er ist jedoch auch der Ansicht,

dass es noch einer genaueren Analyse bedarf, weil noch nicht alle Parameter vermessen wurden. Zusätzlich ist seiner Ansicht nach die Belt and Road Initiative mehr als nur ein Infrastrukturprojekt und daher muss die Verlinkung zu anderen chinesischen Perspektiven und Initiativen, wie etwa den Projekten 'Made in China 2025' oder 'Chinese Standards' hergestellt werden (vgl. INTERVIEW 4: 5).

Wie auch Breinbauer so sieht auch Baum (2017) die Zukunftsvision der Neuen Seidenstraße nicht nur in einer Win- win- Situation wirtschaftlicher Natur zwischen Ländern, sondern auch in Belangen von Umwelt und Entwicklung (vgl. BAUM in MÜLLER et al. 2017: 97).

Dem Umweltbericht zufolge offenbart sich nun die Frage, warum es bis dato weder zur Umsetzung der Verlängerung der Breitspur noch zum Bau des Terminals gekommen ist. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass ein solches Projekt viele unterschiedlichen rechtlichen Schritte durchlaufen muss. Dies ist ein Vorteil für Österreich, der sich nicht immer als Vorteil zeigt, so Schierhuber (vgl. INTERVIEW 1: 5). Der Umweltbericht war einer der ersten Schritte, welcher dann der Öffentlichkeit präsentiert wurde. Die Öffentlichkeit konnte sich dann entsprechend positionieren und kritische Fragen aufwerfen, welche im nächsten Step in einer umfassenden Erklärung beantwortet wurden. Aktuell befindet sich das Projekt in den Händen der Politik, wo die Hochleistungsverordnung im Ministerrat im Raum steht. Als nächstes würde das Trassenauswahlverfahren inklusive öffentliches Beteiligungsverfahren folgen und dann folgt noch die Umweltverträglichkeitsprüfung. Sind all diese Schritte positiv abgeschlossen steht der Genehmigung nichts mehr im Wege. Dafür braucht es jedoch noch einiges an Zeit. Diese Zeit nimmt man jedoch gerne in Anspruch, da das Projekt zum Wohle aller dienen soll und infolgedessen müssen Wirtschaftspolitik, Gesellschaftspolitik und auch Umweltpolitik gemeinsam abwägen und an einem Strang ziehen (vgl. INTERVIEW 1: 5f.). Auch wenn diese Schritte sehr langatmig erscheinen, so sollte dennoch auf das Ziel der Realisierung, welches sowohl in der Verlängerung der Breitspur als auch in der Errichtung des Terminals liegt akribisch hingearbeitet werden, da die positiven Aspekte eindeutig überwiegen. Die positiven Effekte, die mit der Errichtung des Terminals auf österreichischem Boden einhergehen sind beispielsweise Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, Bewahrung und Steigerung des Wohlstands, Stärkung des Arbeitsmarkts, sowie Schaffung von Potenzialen für die Region. Dies sind

nur eine Hand voll nennenswerter Aspekte, die mit der Realisierung des Terminals bei Standortalternative zwei einhergehen (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 270).

7. Conclusio

Ist die Neue Seidenstraßeninitiative nun ein Fluch oder ein Segen für Österreich und die österreichische Wirtschaft? Befürworter der Neuen Seidenstraßen sehen in ihr die Jahrhundertchance für den österreichischen Handelsstandort. Unter den Befürwortern befinden sich Wirtschaftsverbände, Wirtschaftskammer und zahlreiche Logistiker (vgl. REGGENTIN 2019: 1f.). Auch Schierhuber teilt diese Ansicht und sieht in der Seidenstraße und insbesondere in der Errichtung des Terminals eine historische Chance Österreich zu einem europäischen Schlüsselspieler zu machen (vgl. INTERVIEW 1: 4).

Auf das erste Fazit in Bezug auf Österreich folgen nun die Schlussfolgerungen im größeren Kontext, das heißt auf europäischer Ebene. Nun, um aus europäischer Sicht zukünftig das Potenzial der Neuen Seidenstraßeninitiative zur Gänze ausschöpfen zu können liegt es mir nahe nun abschließend Handlungsempfehlungen anzuführen. Während die erste Suggestion die BRI noch allgemein betreffen, rücken die weiteren Empfehlungen, die europäische- bzw. EU- Ebene, aber auch verstärkt die nationalstaatliche Ebene in den Vordergrund.

Als erstes ist es essenziell, dass die 'Belt and Road Initiative' mehr ist als ein Infrastrukturprojekt (vgl. BREINBAUER 2019: 2). Der Infrastrukturaspekt ist zwar ein ganz wichtiges Fundament der Seidenstraßeninitiative allerdings gibt es noch andere Bereiche, die ebenso von Relevanz sind (vgl. INTERVIEW 4: 6). Die gesamte Belt and Road Initiative könnte man sich bildlich dargestellt wie ein Haus vorstellen. Das Dach bringt das Ziel der BRI zum Ausdruck, nämlich die Verbesserung der Kooperation. Das Grundgerüst, um diesem Vorhaben Rechnung zu tragen wird mithilfe von sechs Säulen aufgestellt. Diese lauten: Politisches Vertrauen und Kooperation, Konnektivität und Infrastruktur, Handelsbeziehungen, Finanzierung- und Finanzsystem, Mensch- zu- Mensch- Beziehungen und Industriekooperation (vgl. BREINBAUER 2019: 4). Demzufolge sollte die BRI nun als multidimensionales, regional unbeschränktes und thematisch größtenteils offenes Projekt in Verbindung mit anderen chinesischen

Strategien sowie Plänen begriffen werden (vgl. BREINBAUER 2019: 2). In gleicher Weise wäre es erstrebenswert, wenn die von Holzner et al. dargelegte Europäische Seidenstraße auch effektiv in die Planungen der Initiativen eingebunden werden würde. Denn die Zielstruktur von chinesischer und europäischer Seidenstraßeninitiative weisen gewisse Gemeinsamkeiten vor. Das Ziel der europäischen Bewegungen ist es die industriellen Zentren im Westen mit den bevölkerungsreichen, aber weniger entwickelten Gebieten im Osten Europas zu verbinden um damit mehr Wachstum und Beschäftigung sowohl kurz- als auch mittel- und langfristig generieren zu können (vgl. HOLZNER et al. 2018: 5). Darüber hinaus vermocht es die Europäische Seidenstraße zu stärkerer wirtschaftlicher Integration und mehr politischer Kooperation im größeren Europa beizutragen. Dies wäre nur eine positive Auswirkung. Der zweite profitable Punkt liegt darin, dass damit ebenso zukünftige Ansatzpunkte nach Ostasien definiert werden könnten, womit die Verbindung zur BRI hergestellt werden kann. Das bedeutet, dass europäische- und chinesische Seidenstraße komplementär sein sollten und sich nicht in Konkurrenz gegenüberstehen sollten (vgl. HOLZNER et al. 2018: 5). Generell sollten die Entscheidungsträger/ innen in Europa danach trachten bei Kooperationen und speziell in der Kollaboration mit Asien und China stärker auf die 'Wins' zu schauen, und zwar kurz-, mittel- und langfristig (vgl. BREINBAUER 2019: 2). Dieser Appell geht mit einem Kritikpunkt an der Seidenstraßeninitiative Chinas einher. Der Volksrepublik wird nämlich vorgeworfen, den Partnern, das bedeutet den Mitgliedsstaaten der OBOR in den Projekten nicht auf Augenhöhe gegenüberzustehen (vgl. INTERVIEW 4: 6). Damit es zur Kommunikation auf Augenhöhe kommen kann sollte die EU das Thema priorisieren und besser abgestimmt bzw. selbstsicherer auftreten. Dann kann seitens der EU auch eine höhere Flexibilität eingefordert werden (vgl. BREINBAUER et al. 2019: 2). Die ersten Schritte seitens der Europäischen Union wurden bereits gesetzt. Haakma, der Präsident der EU- China- Business- Association hat dahingehend auch einen Wunsch geäußert. Europe is less involved in and not really practically doing something and so I agree that the next big Belt and Road Initiative forum should be organized in Brussels' (Haakma In: MÜLLER et al. 2017). Dieses Vorhaben könnte ein nächster Schritt sein, um sich, wie es auch Holzner et al. (2018) mit ihrer Strategie der Europäischen Seidenstraße in Erwägung ziehen, gleichberechtigt zu begegnen. Ferner

argumentieren Holzner und Co und ziehen mit ihrer Strategie der Europäischen Seidenstraße eine wechselseitige und aktive Kooperation zwischen den europäischen- und chinesischen Bestrebungen in Erwägung (vgl. HOLZNER et al. 2018: 5). Eben durch diese vielseitige Kollaboration können im gegenseitigen Nutzen Win- Win- Situation für alle Beteiligten generiert werden (vgl. BREINBAUER 2019: 2).

Mittlerweile sind beinahe acht Jahre seit der erstmaligen Erwähnung der Neuen Seidenstraßeninitiative durch den chinesischen Staatspräsidenten Xi Jinping im Zuge seiner Zentralasienreise im September 2013 verstrichen (vgl. RUDOLF, In: MÜLLER-GRAFF P.-C. 2017: 69). Die Initiative ist ein gigantisches Projekt, welches nicht nur Einfluss auf Gesamteuropa nimmt, sondern auch nationalstaatlich gesehen, wie zum Beispiel auf Österreich. Literatur und Experteninterviews haben gezeigt, dass auch für Österreich gehöriges Potenzial in den Bestrebungen und Projekten der neuen Seidenstraße liegt.

Ein erster Blick auf die Geografie zeigt, dass Österreich gerade als zentrales Land in Europa danach trachten sollte, in alle Richtungen die allerbesten Verbindungen zu haben (vgl. INTERVIEW 2: 7). Weitere Anschlussstellen, die sich der österreichischen Wirtschaft aufzutun wären zunächst die Attraktivitätssteigerung des Standortes sowie die Öffnung von neue Geschäftschancen, wobei ebenso mit Effizienzgewinnen gerechnet werden kann (vgl. GLATZ In: MÜLLER et al. 2017: 66). Generell ist festzuhalten, dass die verstärkten Handelsbeziehungen mit China enorme Vorteile für Österreich nach sich ziehen (vgl. INTERVIEW 3: 3). Die Wirtschaft wächst und Arbeitsplätze können geschaffen werden. Konkret ist von einem Wirtschaftswachstum von 1,5% auszugehen (vgl. HOLZNER et al. 2018: 34). Abgesehen davon bringt die Neue Seidenstraße weitere Potenziale mit sich. Österreich könnte mit Wien zur zentralen Drehscheibe für den Personen- und Warenverkehr avancieren. Parameter, wie die gute intermodale Vernetzung und die stetig gewachsene Infrastruktur erhöhen die Chancen. Somit könnte Wien ein zentraler Umschlagknotenpunkt zwischen dem adriatischen Raum und Westeuropa werden (vgl. FLAMM In: MÜLLER et al. 2017: 76). Denn auch China schätzt Österreich und seinen hochentwickelten Status und sieht Österreich als Drehscheibe zwischen Ost- und West (vgl. FROHNER 2018: 5). Überdies offenbaren sich für Österreich Chancen in den Bereichen Technologie und Wirtschaft

(vgl. INTERVIEW 3: 4). Ungeachtet dessen kann Österreich vor allem indirekt von den chinesischen Investitionen am Westbalkan profitieren, denn Österreich exportiert mehr als es aus derselben Region importiert. Steigt das Einkommen durch die Investitionen im Westbalkan, so dürfte Österreich auch von einer erhöhten Nachfrage aus dieser Region profitieren, was wiederum höhere Nettoexporte lukrieren würde (vgl. GRÜBLER et al. In: MÜLLER et al. 2017: 45).

Österreich sollte sich einklinken, gestalterisch zeigen und somit an der Neuen Seidenstraße aktiv mitwirken. Anschluss an die Neue Seidenstraße kann und sollte man über die bereits im Raum stehende Verlängerung der Breitspur, sowie den möglichen Umschlagterminal im Raum Wien finden. Auch Breinbauer (2021) richtet seinen Appell aus zwei Gründen konkret an die österreichische Regierung sich aktiv in den Bahnausbau zwischen Asien und Europa einzubinden. Zum einen nimmt der Warenverkehr zwischen China und der EU stetig zu (vgl. INTERVIEW 4: 3). Das schließt mit ein, dass auch der Handel von Österreich mit China rasant gestiegen ist. Die Volksrepublik ist mittlerweile mit einem Handelsvolumen von 11 Milliarden Euro Österreichs fünftwichtigster Handelspartner (vgl. FISCHER In: MÜLLER et al. 2017: 13). Um auf Breinbauer zurückzukommen, der zweite Grund, warum er stark pro aktive Einbindung in den Bahnausbau ist, liegt darin, dass die Bahn langfristig gesehen der ökologisch nachhaltigste Verkehrsträger ist (vgl. INTERVIEW 4: 3). Darüber hinaus bringt die Bahn weitere wesentliche Vorteile, wie Flexibilität, Sicherheit und Schnelligkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern mit (vgl. INTERVIEW 1: 4). Dies führt auch zur Conclusio, dass die Standortanalyse zur Errichtung des Terminals von höchster Relevanz ist, denn auf internationaler Ebene haben Duisburg und Korgas unterstrichen, dass Logistikterminals mehr bieten als lediglich Umladen von Containern oder Umspurungen von Breitspur auf Normalspur. Dort werden beziehungsweise sind bereits Finalisierungsschritte von Wertschöpfungsketten entstanden. Ebenfalls werden im besagten Areal 4.0 Trends aufblühen, was bedeutet, dass sich Industrie 4.0, Arbeit 4.0 und Logistik 4.0 entfalten können. Dies ist mit ein Argument, warum Österreich im Raum Wien und im konkreten Fall an der Standortalternative 2 einen Terminal errichten sollte, denn der Terminal zieht Logistik an, zieht Wirtschaft, Betriebe und Wertschöpfung an (vgl. INTERVIEW 1: 4). Der Terminal würde zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, Bewahrung und Steigerung

des Wohlstands und ebenso zur Stärkung des Arbeitsmarkts beitragen, sowie generell wirtschaftliches Potenzial für die Region bringen (vgl. ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019: 270f.). Ebenso werden sich durch den Terminal zusehends mehr Unternehmen bzw. Betriebe niederlassen und ausländische Investitionen werden dadurch verstärkt. Dies würde sowohl für Wien als Hauptstadt von Vorteil sein, als auch für die regionalen Wirtschaftsstandorte von Bedeutung sein (vgl. INTERVIEW 3: 6). Auch die TEN-T Verkehrsnetze verleihen der Umsetzung des Terminals regelrecht Nachdruck, denn die TEN-T Leitlinien schreiben Österreich eine wichtige Bedeutung zu. De facto sind die hauptsächlichen Verkehrsachsen ein Teil des Kernnetzes und darüber hinaus Teile von insgesamt vier Kernnetzkorridoren. Auch die Tatsache, dass die EU mit ihrer TEN-T Politik und die Volksrepublik China mit ihrer Seidenstraßeninitiative die Zusammenarbeit verstärkt koordinieren wollen erweist sich aus österreichischer Sicht als hilfreich (vgl. GLATZ In: MÜLLER et al. 2017: 58). Neben den Transeuropäischen Netzwerken kann Österreich mit Wien auch von der europäischen Seidenstraße, konkret von der Südroute profitieren. Die Tatsache, dass europäische und chinesische Seidenstraßenbewegungen d'accord sind, bekräftigen einmal mehr den Schritt zur Umsetzung der Verlängerung der Breitspur inklusive Errichtung des Terminals (vgl. HOLZNER et al. 2018: 5). Chen untermauert die Bedeutung des Terminals ein weiteres Mal, denn dadurch bekommt Österreich eine Fixposition und hat mehr oder weniger einen direkten Anschluss und ist fixer Bestandteil der Belt and Road Initiative (vgl. INTERVIEW 3: 5).

Schlussendlich führt dies zur Conclusio, dass sich für Österreich durch die Verlängerung der Breitspurbahn bis in den Großraum Wien und der Errichtung des Terminals eine große Tür öffnet, um langfristig gesehen ein europäischer Schlüsselspieler zu werden (vgl. INTERVIEW 1: 4).

Insofern lässt sich die Frage ob und wie Österreich verstärkt an den Strategien der neuen Seidenstraße partizipieren könnte beantworten.

Ein Blick von der aktuellen Situation mit Schwenk in die Zukunft verdeutlicht, dass es noch einige Gelegenheiten für Österreich gibt, um noch aktiver an die Neue Seidenstraße eingebunden zu werden. Breinbauer (2021) sieht insbesondere im Genre der Nachhaltigkeit Kooperations- und Geschäftsmöglichkeiten. Diese Kooperationen sollten multilateral, offen, liberal und integrativ sein. Via der Green Belt and Road

Initiative, über nachhaltige Supply Chains, Green Logistics und City Logistics gibt es gute Optionen, wo Österreich mit China zusammenarbeiten kann. Auch in den Bereichen Überalterung, demographischer Wandel und Gesundheitsmanagement gibt es Gelegenheiten der Zusammenarbeit (vgl. INTERVIEW 4: 5). Während Breinbauer konkrete Vorstellungen bezüglich der möglichen Kollaborationen in und durch die Neue Seidenstraße hat, so verhält er sich tendenziell, was die Umsetzung des Terminals betrifft zurückhaltend. Denn, um den für ihn optimalen Standort zu finden, müsste man tatsächlich alle Wirkungen, nämlich Umweltwirkungen, sowie wirtschaftliche- und soziale Wirkungen nochmals analysieren, um dann eine optimale Entscheidung fällen zu können (vgl. INTERVIEW 4: 7).

Zukünftig gilt es also sich die tatsächlichen Wirkungen eines Terminals nochmals genauestens zu erforschen. Was die Zukunft der Neuen Seidenstraße betrifft so sollte die Gewährleistung gegeben sein, dass es sich bei der BRI nicht lediglich um eine 'chinesische Einbahnstraße' handelt, sondern einem Projekt, dass allen beteiligten Staaten Nutzen bringt (vgl. INTERVIEW 5: 4).

Gelingt es das Projekt, als ein internationales bzw. globales zu sehen und bleibt die Lage international stabil, so bleibt die Strategie der Neuen Seidenstraße nicht nur für Österreich, sondern für den gesamten europäischen Raum interessant (vgl. INTERVIEW 3: 7). Es wird aber auch an den Europäern und den europäischen Nationalstaaten liegen in diesen Belangen selbst die Initiative zu ergreifen und sich auf eigene Basis intensiver mit der BRI auseinandersetzen. Denn nur so könnte man sowohl für Unternehmen als auch für die Bevölkerung im Rahmen der Initiativen der Neuen Seidenstraße für positive Entwicklungen sorgen (vgl. INTERVIEW 4: 6).

8. Abstract (engl./dt.)

The project called New Silk Road or Belt and Road Initiative is a global project set up by China. The People's Republic of China pursue the goal of better connection to the other parts on earth, which should be enabled through the development and disassembling of several trade routes. This trade routes features China the contact to Asia, Europa and Africa and therefore provides China the opportunity to strengthen their politico- economic position.

The first part of the thesis affords the reader a first insight into the topic. The introduction into to topic follows from the historical Silk Road, which provides the historical background for the New Silk Road or rather the BRI. In the following chapters the thesis focusses on the New Silk Road inclusive the project 'One Belt One Road'. Subsequently the thesis relates the New Silk Road to Europe. On the basis of books, actual media reports, scientific journals and papers and other publication of diverse research institutes as well as interviews with different experts, the connection respectively the interdependence between China and the European Union should be deconstructed. Primarily the aim of the master thesis lies in the analyzation of the current situation of the Belt and Road Initiative and in addition its effects and impact on Europe, but in detail with a gated geographical view the focus lies especially on Austria and the Austrian interdependence with the New Silk Road.

As a result, the main chapter and the main goal of the thesis lies in the impact, effects and potentials risks that opens up between the BRI and Austria. By a first analyzation and positioning of Austria in relation to the New Silk Road the potentials and risks should be carved out in order to find finally exact and detailed answers to the questions, to what extent and in which way Austria can catch up with the New Silk Road and which Austrian locations can be considered for the installation of a terminal. The central findings of the research activities show that the New Silk Road implies aplenty potential for the European Union. EU and China should meet up at eye level and its strategies and projects should be complementary and by no means compete against each other. Furthermore, the New Silk Road provides a lot of potential for Austria. The BRI can be regarded as an important engine for Austria to raise disproportionate the exports along the countries on the New Silk Road. In addition, on the one hand the extension of the broad gauge and on the other hand the construction

of the terminal facilitates Austria making respectable economic gains, strengthen the competitive ability respectively capacity and enables the conservation and augmentation of prosperity and wealth. Apart from that both projects empower the Austrian labour market and provide new jobs. Finally, this leads to the conclusion that Austria could develop to a European key component in the long term.

Abstract (deutsch)

Das Projekt der Neuen Seidenstraße bzw. die Belt and Road Initiative, kurz BRI, ist ein globales von China initiiertes Projekt. Die Volksrepublik China verfolgt damit das Ziel, durch den Ausbau von Handelsrouten mit anderen Teilen der Welt, insbesondere Asien und Europa, aber auch Afrika zu vernetzen, um somit die wirtschaftspolitische Stellung des Landes zu stärken.

Der erste Teil der Arbeit gewährt dem Leser/ der Leserin einen ersten Einblick in die Thematik. Der Einstieg in das Thema folgt über die alte Seidenstraße, welche den historischen Background für die neue Seidenstraße bzw. die BRI liefert. In den nächsten Kapiteln wird die Neue Seidenstraße mit ihren Handelsrouten und dem Projekt 'One Belt One Road' genauer unter die Lupe genommen. Anschließend wird die neue Seidenstraße mit Europa und der EU in Verbindung gebracht. Anhand von Büchern, aktuellen Medienberichten, wirtschaftlichen Zeitschriften, Artikeln und Publikationen von Forschungsinstituten, sowie durch Experteninterviews werden die Wechselbeziehungen sowie die Wirkungen zwischen China und der EU analysiert.

Die vorliegende Arbeit analysiert zunächst die BRI in Europa und deren Auswirkungen auf die EU, mit einem geografischen Fokus jedoch verstärkt auf die eintretenden Effekte und Konsequenzen in Österreich.

Der Hauptteil der Arbeit liegt darin, den Einfluss, die Effekte und Potenziale der neuen Seidenstraße in Bezug auf Österreich zu sehen. Über eine erste Analyse und der Positionierung Österreichs zur Neuen Seidenstraße werden die Potenziale und die Risiken herausgearbeitet, um schlussendlich in weiterer Folge die Fragen, inwiefern Österreich an die Neue Seidenstraße andocken kann und welche Standorte kommen für die Errichtung eines Terminals in Frage, beantworten zu können.

Die zentralen Erkenntnisse dieser Arbeit zeigen, dass in der Neuen Seidenstraße gehöriges Potenzial für die EU liegt. EU und China sollten sich und mit ihren Strategien

komplementär und keinesfalls in Konkurrenz gegenüberstehen. In der Neuen Seidenstraße schlummert auch Potenzial für Österreich. Sie ist ein wichtiger Motor für Österreich, um seine Exporte entlang der Länder der Neuen Seidenstraße überproportional zu steigern. Außerdem könnte Österreich durch die Verlängerung der Breitspur, sowie durch die Errichtung eines KLV- Terminals beträchtliche wirtschaftliche Gewinne erzielen, seine Wettbewerbsfähigkeit stärken, die Bewahrung und Steigerung des Wohlstands gewährleisten, sowie den Arbeitsmarkt stärken und Arbeitsplätze generieren. Österreich könnte dadurch langfristig gesehen zu einem europäischen Schlüsselspieler avancieren.

9. Verzeichnisse

9.1. Literaturverzeichnis

BARISITZ S. (2017): Aufstieg und Niedergang der Seidenstraße über zwei Jahrtausende. Ein kurzer Überblick. In: Zeitschrift für Weltgeschichte. Interdisziplinäre Perspektiven. 18 (2)

BREINBAUER A. (2019): Sechs Jahre chinesische Seidenstraßeninitiative – Chancen, Risiken und Strategien für Europa. Wien. ÖGfE Policy Brief (20)

BREINBAUER A. 2020. The Chinese Belt and Road Initiative and its Implication for Europe. In: Breinbauer, Andreas, Brennan, Luis, Jäger, Johannes, Nachbagauer, Andreas u. Nölke, Andreas (Hrsg.): Emerging Market Multinationals and Europa. Challenges and Strategies. Im Erscheinen.

BREINBAUER A. & LEITNER J. (2020): Die Chinesische Belt and Road Initiative – Chancen und Perspektiven

BREINBAUER A. (2021): Welche Strategie verfolgt China bis zum Jahr 2025? – In: META-Communication International- Verkehr (17-18)

DELIUS P. (2018): China. Eine Bilderreise, Hamburg

FROHNER K. (2018): Die neue Seidenstraße, Vision und Wirklichkeit: die Chancen und Risiken für Österreich

GSCHNITZER H. (2018): Bahn- Projekt „Neue Seidenstraße“. Errichtung einer Breitspurbahn nach Wien. In: ÖVG- Forum. Wien

HARTMANN, Wolf D., MEANNIG W., WANG R. (2017): Chinas neue Seidenstraße. Kooperation statt Isolation – Der Rollentausch im Welthandel, Frankfurt a. M.

HOLZNER M., HEIMBERGER P. & KOCHNEV A. (2018): Die „Europäische Seidenstraße“. Forschungsbericht (11) Juli 2018

HÖFERL A. (2019): Die „Neue Seidenstraße“, das Breitspur- Projekt und die Bedeutung für Österreich und Wien. In: OGPP. Österreichische Gesellschaft für Politikberatung und Politikentwicklung

KOLAR G. (2017): Die Seidenstraße soll auch nach Österreich führen. In: Wiener Wirtschaft, 05.10.2017 (40)

MERLE J. (2019): VR China – Weniger Beschränkungen für ausländische Investitionen in neuen Negativlisten. In: Germany Trade and Invest. 16.07.2019, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/recht/rechtsmeldung/china/vr-china-weniger-beschraenkungen-fuer-auslaendische-117772> (27.07.2021)

MÜLLER B. & BUCHAS P. (2017): Die Neue Seidenstraße. Vision- Strategie – Wirklichkeit. Mit einem Österreich- Schwerpunkt

MÜLLER- GRAFF P.-C. (2017): Die Beziehungen zwischen der Europäischen Union und China. – Baden- Baden

ORF (Österreichischer Rundfunk) (Hrsg.) (2021): Pandemie gibt „Seidenstraße“ neuen Schub. Online; 13.02.2021, <https://orf.at/stories/3197149/> (11.07.2021)

ORF (Österreichischer Rundfunk) (Hrsg.) (2021): Gewessler erteilt der Breitspurbahn Absage; online; 19.04.2021, <https://noe.orf.at/stories/3099984/> (11.07.2021)

PEKOVICS M. (2019): Das sind die Pläne für die Verlängerung der Breitspurbahn nach Wien. – In: Kurier, 05.10.2019, online; <https://kurier.at/chronik/burgenland/das-sind-die-plaene-fuer-die-verlaengerung-der-breitspurbahn-nach-wien/400638635>

POHL G. (2019): Neue Seidenstraße: China drängt es nach Europa. – In: Die Presse Printausgabe 18.09.2019

PUMHÖSEL A. (2019): Chancen und Risiken der neuen Seidenstraße. – In: DER STANDARD am Mittwoch, 11.09.2019, online; <https://www.derstandard.at/story/2000108464447/chancen-und-risiken-der-neuen-seidenstrasse>

RICHTER- PUBLIZISTIK (2019): Neue Seidenstrasse – Belt and Road Initiative (BRI). Online; 01.10.2019, <https://crp-infotec.de/china-neue-seidenstrasse-belt-and-road-initiative/> (11.07.2021)

RHODIUM GROUP 2019a. Cross Border Monitor (CBM). People’s Republic of China – European Union. Direct Investment. 4Q 2018 and Full Year 2018 Update: Public Version. N.Y.

RHODIUM GROUP 2019b. Cross Border Monitor (CBM). People’s Republic of China – European Union. Direct Investment. 1Q Update: Public Version. N.Y. Schodl, Reinhold/Breinbauer, Andreas/Eitler, Sand

RUDOLF M. (2016): Chancen und Risiken der Seidenstraßeninitiative. Xi Jinpings geostrategisches Prestigeprojekt. In: Reader Sicherheitspolitik (4) 2016

SCHODL R., BREINBAUER A., EITLER S. (2018): Perspektiven zur Neuen Seidenstraße. Eine Erhebung in der österreichischen Transport- und Logistikbranche. – In: Internationales Verkehrswesen 70 (3), 52-54

STEER D. G. (2018), „Research for TRAN Committee: The new Silk Route – opportunities and challenges for EU transport“, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brüssel.

SÜNNER I., WEDEMEIER J. (2014): Das transeuropäische Verkehrsnetz. – In: Hamburger WeltWirtschafts Institut (06)

TITZ C. (2021): Baut die Slowakei, baut Österreich- Sorge bei Gegnern. „Schienen“ für Breitspurbahn seitens Bund sind gelegt. – In: Kronen Zeitung am Freitag, 09.07.2021, 22

WEERTH C. (2019): Transeuropäische Netz, online: 26.09.2019, <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/transeuropaeische-netze-121173/version-371535>

WEISS M. A. (2017): Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)

YU X. & RIZZI, C. (2018): China and the “Belt and Road” Initiative: What Is It All About? In: Yu, Xugang, Rizzi, Christiano, Tettamanti, Mario, Ziccardo, Fabio, E. u. Guo, Li (Hrsg.): China’s Belt and Road Initiative. The Initiative and its Financial Focus: 55-88.

ZITZLER J. (2016): Europäische Verkehrsplanung: TEN -T. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

9.2. Abbildungsverzeichnis

<i>Abbildung 1: Neue Seidenstraße - 'Belt and Road Initiative (BRI)' (Quelle: RICHTER- PUBLIZISTIK: 2019)</i>	20
<i>Abbildung 2: Die Neue Seidenstraße - Landweg und Seeweg (Quelle: PIPPAN 2019: In: WKO)</i>	21
<i>Abbildung 3: Säulen der Belt and Road Initiative (Quelle: BREINBAUER 2019)</i>	23
<i>Abbildung 4: Neue Seidenstraße. Belt and Road Initiative (Quelle: RICHTER PUBLIZISTIK: 2019)</i>	26
<i>Abbildung 5: Transeuropäische Verkehrsnetze (Quelle: MÜLLER et al. 2017)</i>	32
<i>Abbildung 6: Transeurasische Transportkorridore (Quelle: EDB In: HOLZNER et al. 2018)</i>	44
<i>Abbildung 7: Hauptrouten der Europäischen Seidenstraße (Quelle: HOLZNER et al. 2018)</i>	45
<i>Abbildung 8: Standortalternativen des Terminals (Quelle: ÖBB INFRASTRUKTUR AG et al. 2019)</i>	65
<i>Abbildung 9: Standortalternativen 1,2 und 3 (Quelle: PEKOVICS 2019)</i>	65
<i>Abbildung 10: Standortalternativen 4 und 5 - Parndorf- Kittsee (Quelle: PEKOVICS 2019)</i>	72
<i>Abbildung 11: Budgetierung der 5 Standortalternativen (Quelle: ÖBB Infrastruktur AG et al. 2019)</i>	79

9.3. Tabellenverzeichnis

<i>Tabelle 1: Standortanalyse- Zielerreichung (Quelle: ÖBB INFRASTRUKTUR AG et al. 2019)</i>	91
<i>Tabelle 2: Legende Standortanalyse- Zielerreichung (Quelle: ÖBB INFRASTRUKTUR AG et al. 2019)</i>	91

10. Anhang

10.1. Interview 1

I: Interviewer

E1: Experte 1 – Alexander Andreas Schierhuber, MA, MSc (LSE)

Ort: 1010 Wien – Opernring 9/7

Datum: 23.06.2021

- 1 I: Inwieweit bringt eine weiter zunehmende Verflechtung zwischen China und
2 Österreich ökonomische Vorteile mit sich?
- 3 **E1:** Grundsätzlich muss man sagen, dass die Verflechtung ja schon da ist. Die
4 Verflechtung ist so eng, dass ich glaube, dass man es gar nicht mehr entflechten
5 könnte. Aus der gesamtwirtschaftlichen Perspektive muss man einmal festhalten, dass
6 der Warenverkehr in Milliarden Euro zwischen der Europäischen Union und China
7 schon in einer gewissen Inbalance ist. China exportiert ungefähr Waren im Wert von
8 370 – 400 Milliarden € pro Jahr. Jetzt ist natürlich Corona ein Sonderfall, aber so war es
9 vor Coronafall. Pi mal Daumen. Die europäische Union exportiert Waren in die
10 Volksrepublik China im Wert von knapp 200 Milliarden€. Dies bedingt eine gewisse
11 wirtschaftliche Abhängigkeit, weil viele europäische OEMS, industrielle Produzenten in
12 China produzieren, weil sie auch dort von den Rohstoffen abhängig sind und dann
13 zurück exportieren nach Europa. Mittlerweile haben wir aber auch gelernt, dass die
14 Chinesen mit ihren „Made in China Programm“ selbst qualitativ hochwertige Produkte
15 herzustellen, die in Europa auch nachgefragt werden. Das heißt der Güterdruck aus
16 China ist hausgemacht. Und was wir in Europa noch haben – ist Know-how. Das ist
17 vielleicht auch eine gewisse Romantik, die wir mit vielen Produkten mitverkaufen. Also
18 diese 200 Milliarden €, die wir nach China exportieren sind natürlich teilweise
19 Industriegüter, sind aber auch hochpreisige Lebensmittel und vieles andere. Aber
20 natürlich, wenn es um die Produktion per se geht, wenn es um die Verlagerung der
21 Wertschöpfungsketten geht, dann ist die Verflechtung schon so eng und teilweise hat
22 sich der Fokus schon so sehr auf China verlagert, dass eine weitere Verflechtung
23 wahrscheinlich von alleine kommen wird.
- 24 Wenn es um einen wirtschaftlichen Vorteil für Österreich und Europa gehen soll, dann
25 müsste man eher über eine Entflechtung sprechen. Das heißt über eine Relokalisierung
26 gewisser Wertschöpfungsschritte in Europa. In Corona haben wir gesehen das die
27 Pharmaindustrie ein großes Beispiel war, wo wir einfach vielen Kompetenzen verloren
28 haben. Damit mein ich nicht das Know-how, aber wir haben die Produktion nicht mehr
29 in Europa. Damit haben wir auch nicht mehr...sag i mal...die Produktionskontrolle
30 darüber. Ahm...Das heißt ich glaube, wenn man über etwas sprechen muss, dann eher
31 über eine punktuelle Entflechtung, um eine Relokalisierung in Europa wieder möglich
32 zu machen, um damit wieder wirtschaftliche Impulse zu geben.
- 33 I: Okay. Danke. Worin sehen Sie grundsätzlich die Chancen der Errichtung eines
34 Terminals in Österreich?
- 35 **E1:** Der Terminal wird sowieso kommen. Die Frage wird sein, ist er in der Slowakei, ist
36 er in Ungarn, ist er in Österreich. Der Güterdruck ist so groß, wenn ich jetzt einmal in
37 Bezug was sich am Logistiksektor alles tut. Es gibt ein großes Great- Stone Projekt in

38 Weißrussland, dann gibt's immer noch den „duisport“ den Dryport Duisburg, der ein
39 Paradebeispiel eines intermodalen Güterterminals ist.
40 Mit unserem Projekt versuchen wir ja nur die Güterwelle, die im zentraleuropäischen
41 Raum aus China, Russland, Kasachstan kommt, so zu strukturieren, dass es
42 umweltpolitisch und gesellschaftspolitisch erträglich wird. Ahm... sagen wir...ahm
43 bauen den Terminal nicht, ist gut herauslesbar von unserem veröffentlichten
44 Umweltbericht, ist auf der Seite des Klimaministeriums, wenn man sich die sogenannte
45 „Null- Alternative“ anschaut. Das heißt Österreich macht nichts. Dann wird es natürlich
46 passieren, dass entweder die Ungarn an der ungarisch- ukrainischen Grenze oder die
47 Slowaken an der slowakisch- ukrainischen Grenze eben einen solchen Terminal bauen
48 werden. Die Krux an der ganzen Geschichte ist, dass die Schienennetze in der Slowakei
49 und in Ungarn nicht so gut ausgebaut sind, wie in Österreich und dann der Modal Shift,
50 heißt Verhältnis Güterverkehr Straße – Schiene, bei weitem nicht so effizient und gut
51 wäre, als würde man in Wien umladen.
52 Also das heißt wir wissen heute, sollte so ein Terminal in Osteuropa stehen, dann wäre
53 der ankommende Güterdruck auf der 1.520mm Spur so, dass 60% auf die Straße
54 kommt und zu Maximum 40% auf die Schiene.
55 I: Mhm. Okay.
56 **E1:** Das würde bedeuten eine riesige LKW Lawine auf Österreich. Wenn wir es aber
57 schaffen aber schaffen die 1.520mm Bahn bis in den Zentralraum Wien zu verlagern
58 und dort umzuspuren, bekommen wir sicherlich 70% wieder auf die Schiene. Das heißt
59 wir würden den Gesamt- LKW Verkehr in einer Perspektive von natürlich zwei
60 Jahrzehnten massiv reduzieren, weil jeder Güterzug 80 LKWs ersetzt.
61 Und ein wesentlicher Punkt, warum das Umspuren in Wien so interessant wäre.
62 Nachdem sich in Wien schon grundsätzlich die drei wichtigsten Eisenbahnkorridore
63 Europas treffen, würde man hier nicht nur Umspuren, sondern man würde gleich
64 effizient umverteilen. Das heißt, man muss dann, um es salopp zu sagen, den
65 Container ned zwei Mal aufheben, sondern nur einmal und bringt in gleich in Richtung
66 Enddestination. Und daher wäre Wien aus Effizienzgründen, aus umweltpolitischen
67 Gründen, aber auch aus wirtschaftspolitischen Gründen ahm. der beste Ort, um zu
68 verteilen.
69 I: Wäre dann auch umweltpolitisch und wirtschaftspolitisch für Österreich von Vorteil,
70 weil dann rollen um einiges weniger an LKWs durch Österreich...nehme ich an.
71 **E1:** Wir haben das Ganze auch berechnet. Würden wir der sogenannten Nullvariante
72 folgen, dann rechnen wir mit tausenden LKWs pro Tag mehr auf Österreichs Straßen.
73 Im speziellen A4 und A6. Das gerechnet in CO₂ Zertifikaten würde bedeuten, dass
74 Österreich pro Jahr 150 Millionen € mehr an CO₂ Zertifikaten ausgeben müsste. Des is
75 ein leeres Geld. Das hat keinen spillover Effekt. Das hat keinen
76 Wertschöpfungscharakter für die österreichische Volkswirtschaft. Das heißt, was
77 Wertschöpfungscharakter hat ist Investition in Infrastruktur, und zwar intelligente
78 Infrastruktur, zukunftsgerichtete Infrastruktur, die nicht nur die Logistik im Fokus hat,
79 sondern ahm ahm ahm... die gesamte Standortpolitik in Ostösterreich mitdenkt
80 inklusive aller 4.0 Trends. Industrie 4.0, Arbeit 4.0, Logistik 4.0, um die Grundlage dafür
81 zu schaffen in den nächsten 30 Jahren wettbewerbsfähig zu sein.
82 I: Mhm. Ahm. Ich höre jetzt heraus, dass eben der Terminal grundsätzlich wesentliche
83 Vorteile bringt und dass man sich einsetzen soll, also das Österreich auch schauen
84 sollte, diesen nach Österreich zu bekommen und in Österreich zu bauen.

85 Ahm...Welche Probleme oder welche wirtschaftlichen Schwierigkeiten könnten jetzt
86 entstehen, wenn der Terminal eben nicht in Österreich, sondern wo anders im
87 osteuropäischen Raum errichtet wird?

88 **E1:** Der Terminal konzentriert natürlich auch ahm ahm. Wertschöpfung. Das heißt,
89 wenn der Terminal nicht in Österreich wäre, dann wäre die Wertschöpfung auch
90 woanders. Dann würden Betriebsansiedlungen natürlich der Infrastruktur folgen. Das
91 bedeutet, wenn er nicht bei uns ist, dann müssten wir uns darauf einstellen, dass es
92 immer mehr Betriebsabsiedlungen woanders gibt, weil die Betriebe immer dort sind,
93 wo es eine gute Infrastruktur/ eine effiziente Infrastruktur gibt, wo die Supply Chain
94 dahingehend auch gut funktionieren kann.

95 Ich glaube, dass es nicht gut wäre, jetzt bei Infrastrukturprojekten in Österreich zu
96 sparen.

97 **I:** Ahm... kann Österreich dadurch, also durch die Errichtung des Terminals seine
98 Position als zentrale Drehscheibe für Warenströme in Europa ausbauen? Oder bewegt
99 sich dadurch wenig nach oben/ nach unten hin?

100 **E1:** Ich bin der Meinung, dass der Güterdruck auf Europa so groß ist, dass alle derzeit in
101 Planung befindlichen Logistikprojekte in 20 Jahren gut ausgelastet sein werden.
102 Ich glaube es geht nicht nur darum Österreich als zentrale Drehscheibe zu
103 positionieren. Es wird darum gehen, mit dieser Verkehrswelle umzugehen. Das heißt,
104 diese Verkehrswelle die kommt. Die Frage ist wollen wir uns als Wellenbrecher
105 positionieren oder nicht. Tun wir etwas, um diese Welle zu strukturieren und um
106 Wertschöpfung für unsere Volkswirtschaft zu generieren oder wir machen nichts und
107 müssen dann zuschauen wie LKW-Lawinen auf Österreich zurollen und wir kommen
108 nicht einmal mit unserer Straßeninfrastruktur hinten nach. Was wir jetzt machen ist
109 nichts anderes als die effiziente Vorbereitung, auf das was kommt.

110 Und es ist ja auch für wirtschaftspolitische Beobachter klar, was passieren wird. Der
111 Warenaustausch zwischen China und Europa wird weiter steigen. Es wird auch die
112 Seefracht steigen und ein gewisser Teil des Anstiegs der Seefracht wird am Land
113 passieren. Es ist unsere Entscheidung, ob wir den Weg bereiten, dass dieser auf der
114 Schiene passiert. Dafür brauchen wir die richtige Infrastruktur. Wenn wir das nicht tun,
115 dann werden wir uns in 20 Jahren mit einem massiven Verkehrsproblem auf der Straße
116 auseinandersetzen.

117 **I:** Sie haben jetzt kurz den Seeverkehr. Welche Vorteile und Nachteile realisieren Sie
118 nun vom Landverkehr gegenüber dem Seeverkehr?

119 Die Chinesen sind ja auch sehr darum bemüht die Seerouten nach Europa auszubauen.
120 Welche Vorteile sehen Sie in der Landroute?

121 **E1:** Man muss natürlich schon sagen, dass die Landroute per se nicht die Kapazität hat,
122 die Seeroute zu ersetzen. Ahm... ein romantischer Gedanke ist aber in der Praxis nicht
123 durchführbar. Die Seeroute hat mit Sicherheit einen Kapazitätsvorteil. Wenn man das
124 Beispiel des Tankers nehmen, der im Suez- Kanal stecken geblieben ist, ... das ist ein
125 ...ein ... Tanker mit 40.000 Container. Ein Güterzug transportiert im Vergleich dazu 60
126 Container. Das heißt wir sehen schon, dass es da eine Imbalance gibt. Dann kommt
127 noch dazu, dass die Schienentransporte wesentlich teurer sind als die Seetransporte.
128 Der wesentliche Vorteil des Schienentransports ist Flexibilität, Sicherheit und
129 Schnelligkeit. Wenn wir die Infrastruktur so effizient gestalten können, wie wir es in
130 Österreich eh vorhaben, dann wird es möglich sein den Schienen-Gütertransport
131 zwischen China und Europa auf zehn Tage beschränken zu können. Das ist ein

132 wesentlicher Aspekt, der standortpolitisch sehr schwer wiegt, weil er damit Supply
133 Chains und die Relokalisierung von gewissen Produktionsschritten wieder möglich
134 macht. Verlässlichkeit eines Verkehrsträgers ist wichtig, Schnelligkeit eines
135 Verkehrsträgers ist wichtig, Sicherheit eines Verkehrsträgers ist wichtig. Das alles
136 bringt die Schiene mit.

137 I: Plus wahrscheinlich dann auch die extreme Umweltfreundlichkeit gegenüber den
138 anderen Verkehrsträgern.

139 **E1:** Die Umweltfreundlichkeit ist sicherlich ein gesellschaftspolitisches und
140 umweltpolitisches Thema. Ein Güterzug ersetzt 80 LKWs. Ahm...Wird mit Strom
141 betrieben. Wesentlicher Umweltvorteil.

142 I: Abschließend vielleicht eine Frage ahm... wie stehen Sie der Aussage gegenüber,
143 dass eine Verlängerung der Breitspurbahn bis in den Großraum Wien für Österreich
144 eine historische Chance bietet?

145 **E1:** Es ist eine historische Chance, weil wir uns damit langfristig zu einem europäischen
146 Schlüsselspieler machen nicht nur aus Logistikperspektive. Mir ist da ganz wichtig zu
147 betonen, dass es nicht nur darum geht zu verteilen.

148 Logistik zieht Wirtschaft an, zieht Betriebe an. Heute glaube ich, wenn man an einen
149 Logistikterminal denkt, muss man weiterdenken als das ahm ahm... typische
150 Containerstapeln, Container strukturieren, verteilen. Heute sind Logistikterminals,
151 noch einmal „dry port duisburg“ ist ein gutes Beispiel, Khorgos an der kasachisch/
152 chinesischen Grenze. Das sind heute Wirtschaftszentren. Dort werden
153 Finalisierungsschritte von Wertschöpfungsketten entstehen, dort werden 4.0 Trends;
154 also Industrie 4.0, Arbeit 4.0, Logistik 4.0 aufblühen. Ahm...Das werden Kernargumente
155 sein, um erst einmal Betriebe hierzuhalten, aber auch um neue Produktionsbetriebe
156 anzulocken. Das alles muss natürlich ein gesamtgesellschaftlicher Kraftakt sein. Es ist
157 auf der einen Seite ein bildungspolitischer Kraftakt, weil wir dazu natürlich auch
158 Fachkräfte brauchen. Es ist zum zweiten ein wirtschaftspolitischer und
159 infrastrukturpolitischer Kraftakt ..., weil es natürlich eine öffentliche Investition bedarf.
160 Und es ist natürlich ein Know-how Kraftakt, weil natürlich alle 4.0 Trends, die auch auf
161 uns zukommen eine Grundlage brauchen, um wachsen und gedeihen zu können. Dafür
162 braucht intelligente und das meine ich jetzt nicht nur im Sinne von der Umsetzung,
163 sondern intelligent im Sinne der Digitalisierung. Intelligente Infrastruktur, die alle
164 internationalen Trends zumindest mitmachen kann. Obwohl ich aus österreichischer
165 Sicht sage, wir sollten schon auch den Anspruch haben diese Trends mitgestalten zu
166 können.

167 I: Quasi unabhängig davon zu sein von ausländischen Investitionen. Unabhängig davon
168 sein z.B. China nach Österreich „hineinlassen“, um die Schienen auszubauen, weil wir
169 ja selbst die Kompetenzen und das Know-how dazu haben.

170 **E1:** Das ist natürlich ein Luxus, den wir in Österreich haben, dass wir durch den
171 Rahmenplan, der derzeit sehr hoch dotiert ist mit 17 Milliarden €. Ein sehr starkes
172 Instrument, um unsere eigene Infrastruktur hoch qualitativ und marktkonform
173 ausbauen zu können. Vor allem zukunftsgerichtet ausbauen zu können. Diesen Luxus
174 hat nicht jedes Land. Ahm...Diesen Vorteil/ diese Selbstständigkeit muss man aber
175 auch nutzen. Ich würde es nicht gerne sehen, wenn ein fremdes Land in Österreich
176 Infrastruktur baut. Infrastruktur ist so ziemlich das diffizilste einer Volkswirtschaft.
177 Muss immer unter staatlicher Kontrolle sein, damit es auch für den Staat, für die

178 Gesellschaft und für die Gemeinschaft arbeitet...ahm und nicht für einen externen
179 Shareholder.

180 Der Shareholdervalue bei Infrastrukturentwicklung muss immer das Gemeinwohl sein
181 und dadurch, dass wir in Österreich einen gut funktionierenden Rahmenplan haben,
182 haben wir da natürlich einen großen Vorteil.

183 Also das Gemeinwohl ist eigentlich der wesentliche Treiber der
184 Infrastrukturentwicklung in Österreich.

185 Und vielleicht da noch hinzufügend. Es gibt keinen grüneren Verkehrsträger als die
186 Schiene. Es ist ja nicht so, dass wir ein Portefeuille an verschiedenen Verkehrsträgern
187 hätten, die grüner wären. Deshalb ist der Fokus auf die Schiene schlichtweg richtig.

188 I: Ich höre sehr viel „pro“ Errichtung des Terminals in Österreich heraus. Ahm...Was
189 spricht...Warum wurde der Terminal noch nicht umgesetzt? Warum gibt es noch keine
190 fixen Daten puncto Baubeginn bzw. langfristiger Fertigstellung des Terminals?

191 **E1:** Da sind wir bei einem wesentlichen Vorteil, der nicht immer als Vorteil erscheint.
192 Wir haben Genehmigungsprozesse, die sehr intensiv sind mit einer sehr intensiven
193 öffentlichen Beteiligung. Das halte ich für einen Vorteil, weil damit die Bevölkerung
194 immer abgeholt wird, immer regelmäßig informiert wird. Wir befinden uns ja mit dem
195 Projekt erst in der strategischen Prüfung im Verkehr. Das heißt wir haben den
196 Umweltbericht veröffentlicht. Der ist auf der Seite des Bundesministeriums für Klima
197 abrufbar. Dieser Umweltbericht wird schon in einem sehr frühen Verfahrensschritt der
198 Öffentlichkeit präsentiert. Die Öffentlichkeit hat dann Stellungnahmen abgegeben.
199 Diese Stellungnahmen und kritischen Fragen wurden dann in einer
200 zusammenfassenden Erklärung beantwortet. Jetzt sind wir aktuell in einer Phase, wo
201 die Politik am Zug ist, ob eine Hochleistungsverordnung im Ministerrat erlassen wird
202 oder nicht. Selbst wenn sie es tut, sind wir noch ganz weit weg von einer
203 Baugenehmigung. Dann sprechen wir von einem Trassenauswahlverfahren inklusive
204 öffentliches Beteiligungsverfahren. Dann sprechen wir erst über
205 Umweltverträglichkeitsprüfung inklusive öffentliches Beteiligungsverfahren. Also ahm
206 was die Genehmigung eines solchen Projektes betrifft ahm... sind wir sicher noch 5
207 Jahre entfernt.

208 I: Aber besteht dadurch nicht auch die Gefahr, dass andere Länder Slowakei, Ungarn
209 vielleicht zuvorkommen und den Terminal schneller umsetzen könnten? Und dann das
210 Österreich dann auf der Strecke bleiben würde? Besteht diese Gefahr?

211 **E1:** Ich halte die Gefahr für sehr real. Es passiert auch zum Teil schon. Es sprießen diese
212 Projekte aus dem Boden, vor allem in Ungarn. Trotz alledem muss man am Ende des
213 Tages abwägen. Wir sind der Meinung in Österreich und darauf bin ich auch sehr stolz,
214 dass wir nicht „drüberfahren“. Wir wollen mit den Menschen reden, wir wollen alle
215 kritischen Fragen beantworten und mit den Menschen durchdenken.

216 Es ist nämlich im Stakeholdermanagement schon auch so, dass vor allem die kritischen
217 Stakeholder dazu beitragen, dass die eigene Planung besser wird, weil es immer
218 wieder Dinge gibt, die man aus Betriebsblindheit nicht bedenkt. Dann ist eine
219 Konfrontation manchmal in einem Beteiligungsverfahren auch manchmal fruchtbar, weil
220 man was lernt, dabei. Es gibt nun mal in anderen Ländern andere Systeme, das muss
221 man zur Kenntnis nehmen. Ahm. Ich bin trotzdem der Meinung, dass wir derzeit, so
222 wie wir es in Österreich machen auf dem richtigeren Weg sind.

223 I: Richtigeren Weg im Gegensatz zu unseren Nachbarn?

224 E: Es obliegt mir nicht die Gesetzgebung anderer Länder zu beurteilen. Ich kann nur
225 sagen, dass meine Erfahrungen mit den Genehmigungsverfahren ahm eine gute und
226 positive ist, weil es soll jeder zu jedem Zeitpunkt Fragen stellen können. Es soll jeder zu
227 jedem Zeitpunkt Kritik geben können. Das ist wichtig.
228 I: Was sicher dafür spricht ist, dass das Projekt dann langfristig zum Wohle aller
229 gesichert ist.
230 E: Das ist das Ziel. Natürlich muss man schon eines dazusagen. Bei einem
231 Stakeholdermanagement kann man nicht nur über die Vorteile reden. Ein
232 Logistikterminal konzentriert natürlich auf einem kleinem Areal Verkehr. Ein
233 Logistikterminal ist jetzt sag ich jetzt mal salopp gesagt nichts ästhetisch Schönes.
234 Ahm. Trotz alledem muss man genau in solchen Diskussionen Wirtschaftspolitik,
235 Gesellschaftspolitik, Umweltpolitik miteinander abwägen. Und die Langfristigkeit löst
236 ja die meisten Fragen. Ahm... Ich glaub meiner Ansicht nach und ich schreib selber
237 gerade eine Doktorarbeit zu Stakeholdermanagement bei großen
238 Infrastrukturprojekten, ahm. Ist das Gespräch der einzige Schlüssel. Man muss
239 informieren. Man muss offen informieren. Man muss transparent informieren und
240 man braucht natürlich eine dicke Haut.
241 I: Dankeschön!
242 E: Bitte

10.2. Interview 2

I: Interviewer

E2: Experte – Dr. Mario Holzner; Wiener Institut für Internationale
Wirtschaftsvergleiche (wiiw)

Ort: Online Meeting via Zoom

Datum: 05.07.2021

- 1 I: Schönen guten Morgen. Zunächst. Alle Daten/ alle Informationen, die Sie mir hier
2 preisgeben werden, vertraulich behandelt, werden wirklich im Zuge der Masterarbeit
3 verwendet. Werden auch entsprechend zitiert nach den Zitierrichtlinien des Instituts
4 für Geografie.
5 Kurz zu meiner Person. Mein Name ist Manuel Guger. Ich befinde mich im 2. Semester
6 des Masterstudium Lehramt mit der Fächerkombination Geografie und
7 Wirtschaftskunde und Bewegung und Sport. Ahm...und verfasse in diesem Sinne die
8 Masterarbeit zum Thema „Österreich und die Neue Seidenstraße“.
9 Diesbezüglich hätte ich einige Fragen an Sie.
10 I: Was assoziieren Sie mit dem Begriff „Neue Seidenstraße“? Welche Gedanken gehen
11 Ihnen dabei durch den Kopf?
12 E2: Naja es wird halt typischerweise die chinesische Seidenstraße damit in Verbindung
13 gebracht, auch wenn der Begriff eigentlich aus dem 19. Jahrhundert von einem
14 deutschen Forscher ursprünglich stammt. Ahm... Es ist ein relativ geschickter Zug der
15 chinesischen Regierung dieses Branding aufzubauen für eine Vielzahl von
16 Infrastrukturprojekten, die Sie in der ganzen Welt durchführen. Letztlich mit mehreren
17 Zielen. Weiß nicht, ob ich jetzt da schon zu weit gehe.
18 I: Nein
19 E2: Einerseits aus der historischen Erfahrung, dass sich China teilweise selbst
20 verschuldet ins Abseits gebracht hat vor 250 Jahren. Jetzt versucht man eigentlich
21 wieder ins Zentrum der Welt zu rücken. Dadurch dass die wohlhabenderen Teile des
22 Eurasischen Kontinents halt im Westen liegen, versucht man sich da
23 infrastrukturmäßig zu verbinden und auch eine Diversifizierung der Handelsrouten
24 durchzuführen. Ahm... und zusätzlich kann man es auch noch für politische Zwecke
25 verwenden und zusätzlich auch noch für ganz einfache wirtschaftliche Zwecke, dass
26 man eben Überkapazitäten im Bereich Stahl und bei den Baufirmen ...Mehr oder
27 weniger auch Arbeitslosigkeit auch exportiert und hier im Ausland halt große Projekte
28 durchführt. aber ja das ist so die erste Assoziation
29 I: Wie ist Ihre Einschätzung grundsätzlich zur „Neuen Seidenstraße“? Also aus der Sicht
30 von China?
31 E2: Aus chinesischer Sicht macht es aus den erwähnten Gründen sehr viel Sinn. Und ja
32 es macht auch teilweise aus einer globalen Sicht auch Sinn. Denn diese Länder, die
33 zwischen China und Europa liegen haben tatsächlich Infrastrukturprobleme...ahm und
34 teilweise auch zu wenig eigenes Kapital und Know-How um große
35 Infrastrukturprojekte im Bereich Transport, Energie vor allem durchzuführen.
36 I: Welche Erfahrungen haben Sie persönlich mit diesem Projekt bis jetzt gemacht?

37 **E2:** Persönlich (lacht...). Eigentlich gar keine. Halt bei meiner Arbeit ist es einfach ein
38 wichtiges Thema, denn das Institut, für welches ich arbeite, beschäftigt sich mit Mittel-
39 / Südosteuropa und da ist insbesondere der Westbalkan ein besonders Ziel der
40 chinesischen Aktivitäten die unter dem Codewort „Neue Seidenstraße“ durchgezogen
41 werden.

42 Das heißt ich muss mich inhaltlich damit beschäftigen. Da geht es nicht nur um den
43 konkreten Bau der Infrastruktur, sondern auch um die weiteren Effekte, oder um die
44 weiteren Zusammenhänge beispielsweise was die Finanzierung anbelangt.

45 Beispielsweise wenn man an den Fall Montenegro denkt, dann kann es hier auch zu
46 Überschuldung kommen, wie es auch schon in anderen kleinen Ländern, wie zB. in Sri
47 Lanka der Fall gewesen ist.

48 **I:** Das ist interessant. Sie haben jetzt zwei Länder genannt. Einerseits Montenegro und
49 andererseits Sri Lanka. Wenn man jetzt genau auf die Neue Seidenstraße eingeht. Also
50 die Neue Seidenstraße besteht ja aus einer Landroute und aus einer Seeroute/ auch
51 maritime Route genannt. Worin sehen Sie jetzt die Vorteile bzw. die Nachteile von
52 Landroute und Seeroute?

53 **E2:** Ja ich mein das wird so genannt, aber de facto gibt es ja X verschiedene Routen. Es
54 ist...eigentlich gibt es ja nicht die eine Route, sondern es ist praktisch Eurasien plus
55 Afrika. Der ganze Indopazifische Raum. Das ist alles ein großes Spielfeld für China in
56 diesem Zusammenhang. Der Punkt ist einfach, dass für China diese Frage der Straße
57 von Malakka einfach ein Thema ist. Und natürlich der Hauptteil des Handels noch
58 immer dort verläuft und man einfach mit Schiffen so viel mehr transportieren kann,
59 aber man möchte eben ein bisschen mehr diversifizieren und ein bisschen mehr eben
60 auch über die Landroute auf der Eisenbahn verbringen. Aber das ist natürlich noch
61 nicht einmal annähernd die Menge an Containern, die man mit ganz großen
62 Transportschiffen schafft.

63 Aber teilweise kombiniert sich das auch. Wenn man so will, das vorläufige Ende
64 Andockpunkt Europa über die Seeroute ist der Hafen Piräus und von dort geht es dann
65 weiter über eine Landroute. Mehr oder weniger Richtung Belgrad, weiter Richtung
66 Budapest, Zentraleuropa, wo die eigentlichen Absatzmärkte für chinesische Waren
67 auch sind.

68 **I:** Welche Rolle spielt Ihrer Meinung nach die Neue Seidenstraße für Österreich?

69 **E2:** Ahm.naja. Keine enorm große, aber es gibt halt auch verschiedene Diskussion
70 inwieweit man sich nicht irgendwie andienen möchte. Im Prinzip kann ja jedes Land
71 teilhaben. Es ist ja mehr oder weniger ein Angebot Chinas an die ganze Welt und
72 Länder, die wollen können sich ja da einklicken und mit China in Verhandlungen treten.
73 Das heißt es wäre theoretisch nicht ausgeschlossen, dass das Österreich nicht auch
74 macht. Es hat in dem weiteren Umfeld auch Diskussionen gegeben, was z.B. diese
75 Breitspurbahnverlängerung über die Slowakei nach Österreich anbelangt. Es gibt auch
76 ein Büro, das sich damit beschäftigt, wie Sie wissen. Aber das kommt nicht in eine
77 konkrete Planungsstufe. Es ist natürlich in diesen reichen Gesellschaften Westeuropas
78 extrem schwer überhaupt große Infrastrukturprojekte noch durchzuführen. Die
79 Bevölkerung hat dafür relativ wenig Verständnis und die Vorteile sind wahrscheinlich
80 nicht mehr so enorm gegeben das ja die Infrastruktur schon recht gut ist.

81 **I:** Ahm...Jetzt sind Sie schon auf einen Punkt eingegangen, auf den ich jetzt gerne näher
82 eingehen würde. Und Zwar.

83 Wie stehen Sie der Aussage. „Je mehr sich Österreich in den Bahnausbau involviert,
84 umso besser dockt Österreich (eben auch durch Anschluss an die MOEL) an die Neue
85 Seidenstraße an“, gegenüber?

86 **E2:** Das ist eine vollkommen richtige Aussage. Es ist ja auch so, ich weiß nicht das
87 haben Sie vielleicht gesehen, dass auch unser Institut sich aktiv an einem vielleicht
88 nicht unbedingt Alternativvorschlag, aber doch auch einem eigenständigen
89 europäischen Vorschlag für eine europäische Seidenstraße im Jahr 2018 schon
90 eingebracht hat. Und jetzt jedes Jahr haben wir Studien und Aktivitäten rund um
91 dieses Thema und da ist im Kern das Thema um eine europäische
92 Hochgeschwindigkeitseisenbahn. Ahm eines
93 Hochgeschwindigkeitseisenbahnnetzwerkes. Und wenn man so will die eine Sicht wäre
94 „wir könnten quasi den Chinesen entgegenbauen“. Die andere wäre die China
95 kritischer sind, wir bauen gegen die Chinesen. Das wäre quasi ein Vorschlag eines
96 eigenständigen europäischen Eisenbahnnetzwerkes, was glaube ich sehr sinnvoll wäre.
97 Die großen urbanen Zentren in Westeuropa mit den auch durchaus stark bevölkerten
98 Gebieten im Osten des Kontinents. Vielleicht auch im erweiterten Europa bis hin zum
99 Schwarzen Meer und Kaspischen Meer hier zu verbinden und letztlich auch unseren
100 Nachbarn helfen zu industrialisieren, um eine Win- Win Situation zu schaffen. Wenn da
101 quasi auch noch eine Verbindung mit den chinesischen Aktivitäten sind, dann sehe ich
102 es persönlich nicht als problematisch, sondern als komplementär an.

103 **I:** Es wird ja diskutiert und Sie haben das Büro der Breitspurgesellschaft angesprochen,
104 diese setzt sich mit einem Projekt aktiv für die Breitspurverlängerung ein. Denn aktuell
105 geht ja die Breitspur nicht bis in den mittel- und westeuropäischen Raum, sondern
106 endet. Die Breitspur hat eine Breite von 1520 und die Normalspur eine Breite von
107 1435. Und jetzt ist eben. Jetzt steht eben die Frage im Raum, ob man einen Terminal
108 errichten soll und wenn ja, wo. Diesbezüglich stehen nun einige Standorte zur
109 Diskussion auch in Österreich.

110 Meine Frage nun an Sie: Worin sehen Sie grundsätzlich die Chancen der Errichtung
111 eines Terminals in Österreich? Weil die anderen Standorte wären außerhalb von
112 Österreich beispielsweise in der Slowakei oder in Ungarn angedacht?

113 **E2:** Naja ich meine ganz grundsätzlich... Was mir noch niemand erklären konnte,
114 warum sollte die Slowakei Interesse haben die Breitspur noch weiter nach Österreich
115 hineinzubauen. Gegeben dem Fall, dass die Slowakei ahm... das überhaupt ausbauen
116 will von Košice, warum sollte sie das machen, das ist mir auch nicht ganz klar, aber
117 wenn sie das tatsächlich wollen, dann würde ich es aus slowakischer Sicht das bis zum
118 Hafen Bratislava durchzuführen. Das wäre aus slowakischer Sicht das sinnvollste und
119 dann ist man im Prinzip ja schon da und könnte einen Verladehafen auch machen, aber
120 okay angenommen die wollen das nicht oder sehen da auch Komplementarität, dann
121 könnte man es theoretisch auch bis vor die Tore Wiens weiterführen. Ich glaub das
122 Problem ist, dass der Hafen Wien zu wenig Platz hat und nicht dafür geeignet wäre hier
123 quasi einen multimodalen Terminal wirklich zu haben. Das müsste man dort, wo
124 wirklich noch Platz ist bei Parndorf machen, wobei jetzt von lokaler Ebene keine
125 großen Freudenausbrüche über diese Idee da waren.

126 Persönlich bin ich eher positive der Idee gegenüber eingestellt, aber ja bisher sehe ich
127 jetzt nicht die großen Interessensbekundungen.

128 I: Kurz zu den Standorten. Also einen Standort haben Sie mit Parndorf bereits genannt.
129 Zwei andere wären, beispielsweise einer wäre in Kittsee, auch im Nordburgenland und
130 ein zweiter wäre in der Nähe des Flughafen Wien- Schwechat.

131 E2: Gut Parndorf ist praktisch auch schon. Ich mein des ist alles mehr oder weniger
132 also... Ich kenn mich jetzt auf lokaler Ebene nicht so gut aus, um den Vorteil von
133 Parndorf gegenüber Kittsee und Schwechat zu sehen, aber ich denke mir jetzt rein aus
134 touristischer Sicht ist Kittsee vermutlich besser ohne so einen Terminal, während bei
135 Parndorf ja gewissermaßen mit diesem schrecklichen Einkaufszentrum eh schon
136 touristisch nicht mehr viel zu holen ist, außer dem kommerziellen Bereich. Aber ich
137 sehe nicht den großen Unterschied zwischen den drei Standorten. Sie werden
138 sicherlich die Idee. Die Idee ist sicherlich mit dem Flughafen in Verbindung zu stehen.
139 Die Frage ist, wie kann dann ein Wechsel auf die europäische Standardschienenbreite
140 erfolgen? Da geht es scheinbar auch, abgesehen davon um etwaige Ansiedlungen von
141 Unternehmen, die dann umparkieren würden und dann verschiedene Dienstleistungen
142 anbieten würden in diesem Zusammenhang.

143 I: Welche Probleme oder welche wirtschaftlichen Schwierigkeiten könnten jetzt
144 entstehen, wenn der Terminal eben nicht in Österreich, sondern wo anders im
145 osteuropäischen Raum errichtet wird?

146 Weil man geht ja grundsätzlich davon aus dort, wo man den Terminal errichtet dort
147 siedeln sich Unternehmen, dort siedelt sich Wirtschaft, Industrie usw. an.

148 E2: Ganz genau, das ist natürlich eine Frage, will man das, oder was ist die jeweilige
149 Entwicklungsstrategie der jeweiligen Region. Will man sich mehr mit Tourismus
150 beschäftigen, weiß nicht Alternativenergiegenerierung oder will man tatsächlich hier
151 Betriebe ansiedeln. Dann ist auch die Frage, was sind das für Betriebe? Wenn das
152 tatsächlich hauptsächlich Betriebe sind, wo es um relativ simple Dienstleistungen im
153 Niedriglohnsegment, wo vielleicht nicht einmal lokale Arbeitskräfte wirklich zum
154 Einsatz kommen, sondern hier weiß nicht wer das dann genau machen soll. Müsste
155 man sich sehr genau überlegen, aber tendenziell natürlich. an den Verbindungsstellen
156 siedeln sich auch weitere Betriebe an, die dann vielleicht auch im technischen Bereich
157 sind, usw.

158 Wie gesagt. Ich persönlich würde es als Vorteil sehen, kann aber auch verstehen, wenn
159 lokale Interessen vielleicht andere Wirtschaftsentwicklungsziele haben. Natürlich wenn
160 das beispielsweise der Slowakei stattfindet, dann wird es dort zu zusätzlichen
161 Ansiedlungen kommen. Das wäre jetzt per se für Österreich nichts Schlechtes, weil ja
162 Österreich mit diesen Ländern, insbesondere mit der Slowakei stark wirtschaftlich
163 verflochten ist. Dadurch das der österreichische Banken- und Versicherungssektor dort
164 stark aktiv ist und auch andere Unternehmen und dadurch durch Umwegrentabilitäten
165 man teilhabt am Wachstum. Dadurch ist ja nichts verloren in dem Sinne, aber natürlich
166 es sind sehr viel geringe Effekte als würde es in Österreich selber stattfinden.

167 I: Fallen Ihnen sonst noch Probleme oder wirtschaftliche Schwierigkeiten ein?

168 E2: mh. Ich mein die Probleme sind dann eher in anderen Bereichen, nicht unbedingt
169 wirtschaftliche, sondern Fragen des Umweltschutzes, Fragen der Verkehrsplanung
170 (Entwicklung von Stau), das sind so Fragen, die man natürlich in diesem
171 Zusammenhang auch stellen müsste. Versiegelung von Freiflächen usw. Ich glaube das
172 geht dann eher so in Nachhaltigkeitsthemen auch hinein.

173 I: Inwiefern soll und kann sich Österreich nun im Bahnausbau zwischen China und
174 Europa selbst aktiv gestalterisch zeigen? Also gibt es vielleicht auch andere Formen
175 abgesehen dieser Breitspurverlängerung?
176 E2: Absolut, wie gesagt, die von unserem Institut, dem „wiw“ vorgeschlagenen Ausbau
177 eines europäischen Hochgeschwindigkeitszugnetzwerkes, das vielleicht nicht nur im
178 Personenverkehr, sondern auch bei einem vierspurigen Ausbau auch beim
179 Güterverkehr ganz andere Geschwindigkeiten schaffen könnte. Ich glaube das wäre
180 eine komplementäre Infrastruktur, die uns auch hilft, CO₂ Einsparungen
181 durchzuführen. Und ja natürlich da das Donautal bietet sich geographisch für so etwas
182 an. Die Verbindungen aus dem süddeutschen Raum über Linz, Wien, Budapest, ja
183 weiter Richtung Schwarzes Meer. Ich glaube, dass dies logische Verbindungen wären
184 und die würden dann auch wiederum sich überkreuzen mit den Süd- Nord Korridor,
185 den die Chinesen von Piräus bis nach Budapest raufziehen.
186 I: Wenn Sie jetzt einen Blick in die Zukunft wagen, wie wird sich die Situation rund um
187 die Neue Seidenstraße entwickeln?
188 E2: Naja, ich mein sie entwickelt sich ...jetzt eigentlich insbesondere ich würde sagen
189 es ist vielleicht sogar ein bisschen ins Stocken geraten ist, aber es wird ja in Serbien, wo
190 der Hauptteil der chinesischen Aktivitäten in Europa stattfindet, massiv ausgebaut. Mit
191 den Verbindungen beispielsweise mit Montenegro, mit den Begleitinvestitionen in den
192 Energiesektor in Bosnien, in Rumänien auch teilweise in Verbindung mit dem
193 griechischen Hafen Piräus, der von Cosco aufgekauft worden ist zum Großteil. Ja das ist
194 im Gange, das wird teilweise auch mit EU Geldern fertiggestellt, also verschiedene
195 Streckenabschnitte auch, diese, man muss es auch relativieren dieser Bau eines
196 Hochgeschwindigkeitszuges von Belgrad nach Budapest das ist ja nicht wirklich ein
197 Hochgeschwindigkeitszug, sondern da sprechen wir ja eigentlich von der Rehabilitation
198 eines existierenden Schienensystems, das einfach modernisiert wird und von
199 lächerlichen Geschwindigkeiten von 50km/h halt auf Normalgeschwindigkeiten
200 aufgebracht wird, aber das ist per se kein Hochgeschwindigkeitszugsystem. Also da
201 kann ich mir vorstellen, dass es natürlich längerfristig weitere Ausbaustufen sein
202 werden. Aber eben das hängt auch vom allgemeinen Willen in Europa ab überhaupt
203 auch nur annähernd in die Nähe eines Hochgeschwindigkeitszugsystemen kommen.
204 Ich glaub das ist auch ein ziemlich wichtiger Punkt, wenn wir den Flugverkehr
205 reduzieren wollen, um tatsächlich diese Klimaziele zu erreichen. Und da gibt's auch
206 einen sehr interessanten Bericht des Europäischen Rechnungshofs zum Thema
207 Europäische Hochgeschwindigkeitseisenbahnsnetzwerke. Ich weiß nicht, ob Sie den
208 gesehen haben, äh... der ist wirklich hoch interessant European, European Court of
209 Auditors, Sectors European Highspeed Trail. Und die stellen fest, es gibt einfach
210 schlichtweg kein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetzwerk, weil es so unheimlich
211 schwierig ist über Grenzen hinweg so etwas zu bauen. Man hat im Wesentlichen
212 innerhalb Spaniens und innerhalb Frankreichs, das sind quasi die großen territoriale
213 Gebiete, wo es Sinn macht, 2,3 Strecken zu haben. Deutschland kann man fast gar
214 nicht so bezeichnen, da gibt ja keine Strecken die über 300 km/ h
215 Durchschnittsgeschwindigkeit gehen. Während China im letzten Jahrzehnt ungefähr
216 80% des globalen Hochgeschwindigkeitsnetzwerkes gebaut hat und das ist ja
217 Technologie aus den 70er Jahren. Das könnten wir durchaus auch machen. Hier geht es
218 wirklich eigentlich um den politischen Willen und die konkrete Gestaltung vom Bau
219 solcher Infrastrukturen über Grenzen hinweg. Und das ist absolut notwendig, wenn wir

220 den Flugverkehr eindämmen wollen. Alles was quasi unter 4 Stunden ist, dort hat die
221 Eisenbahn die Möglichkeit im Personenverkehr massiv den Markt vom Flugverkehr zu
222 übernehmen.

223 Da sprechen wir von Distanzen zwischen 400 und 1.000 km würde ich einmal sagen.

224 Und das ist ein Großteil der europäischen Distanzen, die auch mit Flugzeugen

225 I: Abschließend vielleicht eine Frage. Wie wird sich die Situation für Österreich

226 entwickeln in Bezug auf die Neue Seidenstraße? Denn aktuell sind wir ja nicht direkt
227 angebunden.

228 **E2:** Ja das hängt auch von der österreichischen Politik ab, ob es da Interesse gibt sich
229 näher einzubringen. Ich meine das Problem ist, dass der österreichische Bahnausbau

230 überhaupt die ganze Strategie Österreichs im Eisenbahnbereich einer ganz eigenen

231 Logik folgt. So ähnlich wie in der Schweiz mit dieser Durchtaktung und gar nicht das

232 Interesse an Hochgeschwindigkeiten, sondern im Gegenteil, dass man sich eigentlich

233 mit 200-250 km/h zufriedengibt, weil natürlich Österreich entsprechend kleinräumig

234 ist und man nicht eine europäische Strategie verfolgt, sondern eben eine nationale

235 Strategie. Hier sind die entsprechenden Weichen ja quasi schon lange gestellt mit dem

236 Ausbau der Süd Strecke, die West Strecke ist ja schon mehr oder weniger ausgebaut.

237 Halt weiter Richtung Graz und Klagenfurt und weiter da über den Koralmtunnel usw.

238 Also das sind die Ausbaustufen.

239 Ich seh jetzt nicht wirklich, dass hier der politische Wille besteht in den größeren

240 Dimensionen zu denken. Das ist ein Koordinationsproblem. Also ich bin jetzt eher

241 pessimistisch was quasi größere Verbindungen beispielsweise Richtung Ungarn

242 anbelangt. Da hätte man eigentlich schon längst agieren müssen und Pläne entwickeln

243 müssen, obwohl sie das natürlich würde, wunderbar passen. Die Strecke Wien –

244 Budapest ist prädestiniert für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke.

245 I: Und wie denken Sie wird sich jetzt die Situation von Österreich, wenn man den Blick
246 nach Osten, zu den osteuropäischen Staaten bis nach China richtet, entwickeln?

247 **E2:** Ich glaube nicht, dass sich die ändern wird. Ich glaub das wird so weiter...Es wird

248 eigentlich nicht wirklich...also jetzt in absehbarer Zeit in den nächsten 10 – 20 Jahren

249 sehe ich da jetzt nicht, also zumindest in einem bilateralen System Österreich- Ungarn

250 oder so, da sehe ich jetzt nicht wirklich die...oder Österreich- Slowakei nicht In

251 Wahrheit wird es sich sicher auszahlen die U-Bahn über Schwechat bis nach Bratislava

252 weiterzuführen. Stattdessen hat man einfach auf dieser Strecke nach Hainburg das an

253 irgendwelche „Häuselbauer“ verkauft, die, das vollkommen unverständlich, wie man

254 hier kurzfristig, also nicht die längerfristigen Verbindungen hier gesehen hat, die es ja

255 bereits gab mit der elektrischen Tramway zwischen Wien und Bratislava. Also ich seh

256 hier momentan jedenfalls nicht auf dieser bilateralen Ebene Initiativen, die wir in den

257 nächsten Jahrzehnten irgendwie zu einer stärkeren Verbindung, zumindest auf der

258 Schiene, also das, würd mich freuen, aber das sehe ich jetzt eigentlich nicht.

259 Wenn dann müsste dies auf europäischer Ebene geschehen, müsste quasi einen

260 großen europäischen Masterplan haben. Aus einer nationalen Logik macht das

261 eigentlich keinen Sinn.

262 I: Okay. Also verstehe ich Sie richtig. Sie sind der Ansicht, dass sich jetzt Österreich,

263 falls es so einen europäischen Plan geben wird, falls es zur Entwicklung eines Plans

264 kommt, dass sich Österreich dann daran beteiligen soll

265 **E2:** 'Unterbricht' Absolut

266 I: aber Österreich per se nicht selbst die Initiative ergreifen soll und auch von...

267 **E2:** Nana. Ich glaub schon, dass Österreich die Initiative ergreifen sollte, aber Sie haben
268 mich nach der Prognose gefragt. Ich glaub nicht, dass sie es machen werden. Sie
269 sollten es auf jeden Fall. Österreich müsste interessiert sein, gerade als geographisch
270 zentrales Land in Europa müsste es ja interessiert sein, in allen Richtungen bestens
271 vernetzt zu sein, um quasi diese Vorteile der zentralen Position noch weiter
272 auszuschöpfen. Also es wäre im ureigenen Interesse Österreichs hier die allerbesten
273 Verbindungen in alle Richtungen zu haben.
274 Aber wenn das nicht einmal möglich ist den wirklich guten Autobahnausbau mit
275 Tschechien beispielsweise nach 30 Jahren Fall des Eisernen Vorhangs noch immer nicht
276 wirklich ein ausgebautes Straßensystem mit unserem nächsten Nachbarn, mit dem wir
277 eine enorm lange Grenze teilen. Also das...wenn das in dem Tempo weitergeht, dann
278 wird es auch in den nächsten 30 Jahren nicht zu irgendwelchen revolutionären
279 Veränderungen kommen. Es sollte so sein, aber es ist befürchte ich nicht.
280 **I:** Weil grundsätzlich die geographische Lage spricht, ja beispielsweise auch für die
281 Errichtung eines Terminals und für die Breitspurverlängerung.
282 **E2:** Wahrscheinlich schon ja. Natürlich und Je nachdem und natürlich...zusätzlich das
283 sollte ja. Wenn das gebaut werden würde, sollte es ja quasi kein Zwölffingerdarm sein
284 oder so. Dann müsste man natürlich verschiedenste weitere Infrastrukturen bauen, die
285 eine weitere Verbindung eben über die Donau beispielsweise, es müsste eben
286 hafenmäßig auch irgendwie eine Verlademöglichkeit sein usw., also über weitere
287 Straßensysteme, die vielleicht für E- Mobilität speziell irgendwie ausgerichtet sind.
288 Eben über weitere Eisenbahnsysteme. Ich bin da an sich sehr dafür, aber eben ich glaub
289 der politische Wille so etwas durchzusetzen, teilweise auch die nationale
290 Gesetzgebung und die nationalen Ausbaupläne stehen dem glaube ich im Weg.
291 **I:** Gut. Dann bedanke ich mich noch einmal, dass Sie sich Zeit genommen haben zur
292 Beantwortung der Fragen.

10.3. Interview 3

I: Interviewer

E3: Experte 3 – Dr. Wan Jie Chen – Geschäftsführer SINOplex Gruppe, Direktor Konfuzius Institut Universität Graz

Ort: Online Meeting via Zoom

Datum: 12.07.2021

1 I: Gut. Wirklich vielen Dank, dass Sie sich Zeit genommen haben. Meine Masterarbeit
2 ahm ahm...In der Masterarbeit geht es um das Thema Österreich und die Neue
3 Seidenstraße. Ja diesbezüglich möchte ich gerne herausfinden eben, inwiefern sich
4 Österreich an diese Neue Seidenstraße anbinden könnte/ welche Möglichkeiten da im
5 Raum stehen. Ahm...und...Ja in diese Richtung geht meine Forschungsfrage. Nun wäre
6 meine erste Frage an Sie:

7 Was assoziieren Sie mit dem Begriff „Neue Seidenstraße“? Welche Gedanken gehen
8 Ihnen dabei durch den Kopf?

9 E3: Seidenstraße ist für mich, wenn ich diese Worte höre Seidenstraße assoziiere ich
10 zuerst mit der alten Seidenstraße, was geschichtlich, dass man sieht, dass von China
11 damals ein Handels- Warenaustausch zwischen Europa und China. Das ist natürlich
12 historisch. Neue Seidenstraße ist von der alten Seidenstraße Basis herausgehende
13 erweitert. Ja das heißt sowohl die Router hier als auch von diese ganze
14 flächendeckend. Geht viel weiter als die alte Seidenstraße. Und vor allem wichtig ist es
15 gibt mit der Eisenbahn die eine Richtung, die andere ist der See mit den
16 Schifftransporten versuchen die Waren zu transportieren. Also Seidenstraße ist für
17 mich, wenn man das so hört das ist China, also wenn ich Seidenstraße höre ich China,
18 assoziiere ich China. Wenn ich Seidenstraße höre, assoziiere ich auch China – Europa
19 eine Zusammenarbeit. Ja von der alten zur neuen Seidenstraße- Wenn man
20 Seidenstraße hört, äh... dann hört man auch sozusagen eine Erweiterung in der
21 modernen Zeit, eine neue Form der Zusammenarbeit zwischen der europäischen Seite
22 und der chinesischen Seite auf jeden Fall. Also für mich ist es, wenn ich so höre, ich
23 halt das für positiv, wenn man das Wort hört.

24 I: Gut, danke für Ihre ersten Einschätzungen. Wie...Gut ahm. Die 2. Frage... Weil Sie die
25 Erste wirklich sehr ausführlich beantwortet haben. War die 2. Mehr oder weniger
26 inbegriffen. Nun gibt es seit 2013 das eingeführte Projekt „One Belt – One Road“. Wie
27 stehen sie diesem Projekt der „Neuen Seidenstraße“ gegenüber? Welche Erfahrungen
28 haben Sie mit diesem Projekt gemacht?

29 E3: Mit der Seidenstraße seit 2013, was wir gemacht haben. Also diese „One Belt- One
30 Road“, wir haben sehr viel dazu beigetragen, und zwar folgendes. Punkt 1: Wir haben
31 Belt and Road Foren. Das heißt also wir haben mehrere Foren gemacht. Heißt es
32 immer Belt Road Zusammenarbeit zwischen Europa und China. Und das haben wir
33 nicht seit 2013, das haben wir, wir haben jetzt ahm... das fünfte China Forum im
34 Hinblick auf Belt- Road abgeschlossen. Das heißt da kommt dann nächstes Jahr das
35 sechste China Forum. Betrifft dann wieder das Thema Seidenstraße – Belt/ Road. Also
36 in diesem Bereich ist eine Plattform und diese Plattform versuchen die
37 Zusammenarbeit in den Bereichen Wirtschaft, Technologie, Wissenschaft, Kultur, usw.
38 In der modernen Richtung geht's um Digitalisierung/ künstliche Intelligenz. Ahm. Bis

39 hin zum ganzen Klimaschutz. Also Thematiken was aktuell oder traditionsreich werden
40 dann durch diese Foren ahm... bekannt gemacht in der Öffentlichkeit. Wir laden
41 Experten/ Expertinnen ein aus ganz Europa, China. Tragen das vor und diese Art und
42 Weise gibt's sowohl offline. Es war vor Pandemie. Wir haben letztes Jahr wegen
43 Pandemie auch offline. Ah, online gemacht, war sehr erfolgreich. Das heißt, dass ist
44 eins was wir dann tun mit dem Forum, was das Belt and Road ist. Und die andere Seite
45 ist natürlich sehe ich auch sehr viele Investitionen chinesische Unternehmen, die nach
46 Österreich kommen. Die Investition steigt ja. Immer mehr chinesische Unternehmen
47 haben Standort Österreich gefunden, investieren in Wien, in Linz und in Graz usw. Also
48 das ist durch Seidenstraße sieht man auf der unternehmerischen Ebene den Austausch
49 verstärkt. Auch natürlich durch die Seidenstraße, weil die Seidenstraße ist, nie eine
50 Einbahnstraße geht es auch um die österreichische Investition nach China. Das heißt
51 die Seidenstraße ist ein Begriff. One Belt- One Road ist ein Begriff. Und dieser Begriff
52 ist eigentlich sehr stark in dem Bereich unternehmerischer Austausch, also der
53 österreichischen Unternehmer. Wir haben bis jetzt mehr als 680 österreichische
54 Unternehmen, die bereits in China investiert haben. Und äh seit 2013 äh. Da seit
55 diesem Zeitpunkt, wenn ich zurückblicke, zeigt eine Tendenz in eine steigende
56 Richtung. Also immer mehr Investition österreichischer Unternehmen in China. Was
57 sozusagen, durch diese Seidenstraße sieht man das ich als Unternehmer wir
58 unterstützen auch die Unternehmen, die nach China gehen möchten, chinesische
59 Unternehmen, die zu uns kommen möchten. Daher weiß ich, dass dieser gegenseitige
60 Austausch/ Investitionen werden von Jahr zu Jahr immer verstärkt. Das ist zum Beispiel
61 eine dieser Foren, der andere ist Austausch auf unternehmerischer Ebene. Aber man
62 darf nicht vergessen Seidenstraße ist nicht nur unternehmerische Investition
63 gegenseitige Marken, Seidenstraße geht es auch sehr sehr stark Infrastrukturebene mit
64 andere verbinden und zusammenarbeiten und auch finanzieren. Bereiche mit den
65 anderen zusammenarbeiten, dafür gibt's auch Seidenstraßenbank zum Beispiel wurde
66 gegründet. Österreich war als Gründungsmitglied im Gründungsjahr dabei. Das heißt
67 also in der Finanzierung Infrastruktur gibt es auch sehr stark den „people-to-people“
68 Bereich, also den „Mensch-zu-Mensch“ Bereich. Da geht es um den Kulturbereich.
69 Dialoge mit die anderen. In diese Richtung bewegt sich die Seidenstraße sehr stark.
70 Also war wir da gemacht haben von „people-to-people“, vom Unternehmer zu
71 Unternehmer, aber mit dem Bankensektor haben wir weniger zu tun, aber ansonsten
72 unternehmerischer Bereich, Forschungsbereich, mit anderen Zusammenarbeiten sieht
73 man sehr sehr stark auch durch Seidenstraßeninitiative in diesem Bereich verstärkt.
74 I: Mhm. Ah. Die Neue Seidenstraße, da kann man ja grundsätzlich zwischen, wie Sie
75 eingangs erwähnt haben zwischen Landroute und Seeroute, bzw., maritimer Seeroute
76 unterscheiden. Welche Vorteile bzw. Nachteile sehen Sie in der Landroute? Und
77 welche Vorteile/ Nachteile sehen Sie in der Seeroute?

78 **E3:** Ah. Also ich würde sagen Vorteile, wenn man jetzt die Landroute hinschaut. Ja auf
79 jeden Fall, wenn man die Modernisierung Infrastruktur und Eisenbahn als Beispiel und
80 diese China- Europa Eisenbahn, also dieser Gütertransport eigentlich, wenn man
81 hinschaut es wird immer schneller, kürzer, also besser als die alte
82 Gütertransportstrecke. Also dieses Seidenstraßenprojekt wird die Infrastruktur in
83 diesem Bereich verbessert auf jeden Fall und wenn man jetzt den Gütertransport. Vor
84 kurzem ist der erste China-Europa Zug angekommen in Graz und das heißt der
85 Gütertransport ist auch direkt entlang der Seidenstraße per Zug nach Graz

86 angekommen, nach Wien sowieso schon vor vielen Jahren hat das funktioniert.
87 Das heißt hier sieht man äh die Vorteile als einen Eisenbahntransport zu sehen und
88 modernisiert, schneller, kürzere. Und die Route, also die Stationen sind heute viel
89 mehr als die alte Seidenstraße. Länger und mehrere Stationen und daher sehe ich auch
90 Seetransport wird auch einigermaßen modernisiert und bringen den Warenverkehr
91 zwischen Europa und China in eine bessere Lage und wird kostenmäßig immer
92 günstiger. Ja bei der Eisenbahn denken Sie, wie ist denn, dass, ja jetzt ungefähr 14
93 Tage/ 15 Tage ist eine Ware schon von China in Österreich da mit dem Zug. Und der
94 Zug ist natürlich billiger als der Lufttransport. Ist natürlich auch umweltfreundlicher auf
95 jeden Fall und dann ist natürlich auch teurer als Seetransport, weil Seetransport ist
96 immerhin Güter aus China bis Europa erreichen im Durchschnitt sechs Wochen, fünf-
97 sechs Wochen. Also hier zu sehen Ausbau vom Gütertransporteisenbahn bringt enorm
98 Vorteile für den wirtschaftlichen Austausch auf beiden Seiten/ vielen Seiten und viele
99 Stationen auf jeden Fall. Beim See sowieso.

100 **I:** Wie stehen Sie der Aussage „Je mehr sich Österreich in den Bahnausbau involviert,
101 umso besser dockt Österreich (auch durch Anschluss an die mittel- und
102 osteuropäischen Länder) an die Neue Seidenstraße an“, gegenüber?

103 **E3:** ah. Aus meiner Sicht.

104 **I:** Ahm. Das war eine Aussage aus dem Standard und da ist, vielleicht lese ich nochmals
105 die Aussage vor: „Je mehr sich Österreich in den Bahnausbau involviert umso besser
106 dockt Österreich ´Klammer´ auch durch Anschluss an die mittel- und osteuropäischen
107 Länder an die Neue Seidenstraße an.“

108 **E3:** Jaja das sehe ich schon ein. Auf jeden Fall, weil Österreich ist ja mit Europa.
109 Österreich ist im Zentrum sagen wir mal so zwischen west- und osteuropäischen
110 Regionen und Österreich geographisch ja sehr günstig, also auf jeden Fall. Und
111 Österreich als Land generell gesehen ist ja sehr beliebt in China, auch international. Ein
112 neutrales Land, hochentwickelt, d.h. Gütertransport, wenn man da jetzt anschließt,
113 Österreich mitmacht bringt das für Österreich aus meiner Sicht keine Nachteile, weil
114 die Waren werden umweltfreundlich transportiert und auch als Alternative gegenüber
115 Lufttransporte günstiger und gegenüber Seetransporten schneller. Also ich sehe da,
116 wenn ich, dass einmal nachdenke glaube ich, das sind nur Vorteile. Also ich sehe da
117 keine Nachteile.

118 **I:** Mhm. Welche Rolle spielt jetzt die Neue Seidenstraße für Österreich? Also
119 wirtschaftlich, politisch gesehen, vielleicht auch wie sie vorhin genannt haben, people-
120 to-people gesehen?

121 **E3:** Seidenstraße für Österreich. Ich würde sagen Österreich ist derzeit noch nicht zu
122 17+1 dazu. Zu dieser. Ah, Sie kennen den 17+1 Begriff?

123 **I:** Mhm.

124 **E3:** Früher 16+1, jetzt 17+1, vielleicht wird es auch noch einmal mehr. Wenn man
125 „17+1“ bleibt Österreich als Beobachter, als eine Figur Beobachter – Position
126 stationiert, ist noch nicht Vertrag mit der chinesischen Regierung unterzeichnet als
127 Mitglieder zur Seidenstraße. Aber unser Bundeskanzler Chinareise und der
128 Bundespräsident Fischer Chinareise, wie auch immer, ich war immer dabei. Und bei
129 dieser Reise hat Österreich die Position als Beobachter genommen. Schauen wir mal,
130 wie das weiterkommt. Von dieser Situation hier eigentlich aus meiner Sicht, wenn man
131 sagen okay die Seidenstraße ist, wird das Bringen die Wirtschaftsseite austauschen,
132 verstärkte Handelsbeziehungen mit China wird enorme Vorteile bringen auf jeden Fall.

133 Ob man die Waren hinüberschickt jetzt als Exporteur (österreichischer Unternehmer)
134 oder man importiert die Waren auf jeden Fall sind es Vorteile. Wirtschaft gesehen sehe
135 ich hier wenig Nachteile, weil erstens einmal Österreich ist ein hochentwickeltes Land
136 und selbst wenn man einen Anschluss macht mit der Seidenstraße, von wo auch
137 immer Österreich kommend, Österreich anschließt, bringt es für Österreich aus meiner
138 Sicht enorm Vorteile und weniger Investition, weil die fahren ja sowieso vorbei ja.
139 Kann man sagen, ja schließen wir das ein. Warum sollen wir es nicht einschließen?
140 Man lässt sie vorbeifahren und das ist aus meiner Sicht nicht klug. Also wirtschaftlich
141 gesehen auf jeden Fall. Von Investition Geld Seite gesehen, weil es weniger kostet und
142 anzuschließen sehe ich eine Modernisierung von Infrastruktur in Österreich für die
143 Zukunft. Auf jeden Fall. Das ist egal ob ich jetzt nur bis zum Parndorf hineinkomme
144 oder wie auch immer. Aber man sieht welche Vorteile es hat wirtschaftlich gesehen.
145 Politisch gesehen aus meiner Sicht, ah, weil Österreich ein neutrales Land ist, wenn
146 Österreich in dieser internationalen Neue Seidenstraße anschließt/ mitmacht sehe ich
147 politische eigentlich überhaupt keine Nachteile. Ich sehe das nicht. Für Amerika
148 vielleicht ja. Wenn Amerika mit China konkurrieren in vielen Bereichen. Und Österreich
149 ja in diesem Sinne geopolitisch gesehen sehe ich keine Nachteile. Also Österreich in
150 dem politischen Sinne tut nicht weh. Für Österreich wichtiger ist die wirtschaftliche
151 Entwicklung, wichtiger ist der Wirtschaftsstandort. Dadurch verbessert werden. Das ist
152 aus meiner Sicht wichtiger und politische Beziehung zwischen China und Österreich ist
153 sowieso hervorragend. Heuer wissen Sie ist 50 Jahre Jubiläumsjahr China- Österreich
154 diplomatische Beziehung. Das heißt auf jeden Fall, keine Nachteile, weil Österreich ist
155 keine USA, Österreich ist auch nicht EU. Die gesamten Österreicherinnen und
156 Österreicher denkt wir sind Österreich. So positionierbar.
157 Warum sollen wir da nicht anzapfen? Wieso ned? Und da gibt's nicht irgendwelche
158 politische Lager werden dadurch gefährdet oder kommen viele die es abkaufen (anm.
159 Chinesen). Wie auch immer die Leute in den Medien berichten. Ich glaube das nicht,
160 selbst das unternehmerische Kaufen oder Tätigkeiten machen stehen immer
161 wirtschaftliche Gesetze in erster Linie im Vordergrund. Auf jeden Fall sehe ich auf
162 politischer Ebene Vorteile und für eine freundschaftliche Beziehung mit China oder mit
163 überhaupt Ostasienbereich sehe ich Vorteile bringen. Das heißt in Wirtschaftsseite, in
164 politischer Seite, in people-to-people Seite ist sicher immer eine interessante Sache,
165 wenn Kultur ausgetauscht wird. Dialoge zwischen den beiden Ländern bringen
166 Vorteile. In der heutigen Zeit, sagen wir so, wir sind noch immer in der
167 Globalisierungszeit. Das heißt mehr mit anderen kommunizieren, kooperieren finde ich
168 mehr Vorteile. Lernen von Anderen und gemeinsam Vorwärtsgehen, weil Österreich
169 im Vergleich mit China ist Österreich von Menschen, also Bevölkerungszahl her viel
170 weniger als China und, aber Österreich hat große Vorteile. Österreich hat die
171 Positionierung genau in der Mitte Europas und ganz China ist ungefähr so groß wie
172 ganz Europa. So Österreich vergleichen wir in China, so würde sich Österreich wie in
173 Europa als eine Provinz positionieren, wie gegen China wie Shanghai.
174 Aber für Österreich mit dieser geographischen Größe sehe ich einmal mehr
175 kooperieren enorme Vorteile, von people-to-people, dass ist egal ob jetzt touristisch
176 mit anderen austauscht das ist enorm wichtig. Und auf jeden Fall egal ob wir jetzt
177 Technologiebereich oder Bildungsbereich betrachten. Aus meiner Sicht ist es immer
178 gut ah, wenn man die Möglichkeit hat mit Ländern zusammenarbeiten, muss nicht mit
179 China sein, sondern irgendwo an der Seidenstraße entlang liegenden Ländern und

180 Städte denke ich mehr kooperieren bringt für Österreich auf jeden Fall mehr Vorteile,
181 sehe ich.

182 **I:** Mhm. Gut. Also Sie haben auch kurz den Ort Parndorf genannt. Diesbezüglich habe
183 ich eine Frage, weil es steht ja im Raum und eben der Ausbau der Eisenbahn und der
184 Zugverbindungen von China bis nach Österreich/ bis nach Europa steht ja an und nun
185 gibt es ja das Problem (unter Anführungszeichen) der Breitspur, der 1520 Spur mit der
186 1435 Spur. Und jetzt steht eben die Diskussion im Raum einen Terminal in Österreich
187 zu errichten. Worin sehen Sie grundsätzlich die Chancen der Errichtung eines Terminals
188 in Österreich? Also warum soll der gerade in Österreich und nicht beispielsweise in der
189 Slowakei, in Košice, im Raum Košice errichtet werden?

190 **E3:** Ja das ist die. Ja manchmal ist die Frage, was wollen wir als Österreicher. Wenn
191 Österreich sagt, Ja mir wurscht du kannst den Terminal dort herrichten in Tschechei.
192 Und dann verliert Österreich seine wichtige Position. Aus meiner Sicht ist es irgendwo,
193 wenn der Zug vorbeifährt, wenn man hier eine Station herrichtet, dann wird der Zug
194 immer anhalten. Ja eine Station. Bleiben wir hier, bringen wir die Waren hier, bringen
195 wir die Waren heraus. So von meiner Sicht ein Terminal herzurichten, bleibt dieser/
196 diese Standort zu errichten ist eine Investition, aber das lohnt sich zu machen. Wenn
197 man diesen Terminal herrichtet, dann hat man eine Fixposition, und diese Fixposition
198 bedeutet vieles. Das heißt jetzt transportieren die Waren über Ungarn/ Budapest
199 wieder nach Nordeuropa. Wenn Österreich als eine Alternative, wir haben dann auch
200 einen Terminal. Wir müssen nicht sagen alle nicht nach Ungarn, alle kommen nach
201 Österreich, nach Tschechien. Wurscht wo. Aber ich bin der Meinung. Gut wenn
202 Österreich einen Terminal hat, dann hat Österreich eine Alternative gegenüber
203 Ungarn. Irgendwann wird Ungarn überlastet, wenn die alle diese Gütertransporte
204 hinüberschießen, alle gehen nach Nordeuropa, alle über dort, dort wird es irgendwann
205 überlastet. Das heißt je früher man einen Plan macht: Hey liebe chinesische Freunde
206 ich habe da auch eine Möglichkeit Sie können bei uns da stoppen und auch
207 weiterverteilen, wie auch immer einen Vorteil. Das ist Punkt 1 für China. Punkt 2 auch
208 für Österreich. Wenn Österreich auch diese Position hat, ist Österreich mehr oder
209 weniger in dieser Belt and Road Strecke drinnen, Österreich ist eine Position, ob der
210 Vertrag unterschreiben oder nicht unterschreiben ist eine andere Geschichte. Aber da
211 gibt es etwas in der Praxis zu machen und das ist immer gut, besser als nur
212 Papiermäßig zu sagen ja ich mache mit, aber weiß nicht mit was. Aber ja, ich mache
213 mit, ich errichte einen Terminal ist immer konkreter als nur papiermäßig und
214 theoretisch zu sagen, also ich sehe da überhaupt keine Nachteile und Österreich sollte
215 auf jeden Fall mit allen Mitteln Versuchen das zu machen. Es gibt natürlich immer eine
216 Gegenmeinung: Maria, da muss man investieren, da gibt's viel Lärm, stört die
217 Umgebung und es kommen viele Chinesen mit den vielen Gütern daher, usw. Es gibt
218 schon Leute, die ein bisschen Sorgen haben, das verstehe ich schon, aber ich denke,
219 wenn man die wirtschaftliche Seite sieht, wenn man die Beziehungsebene überlegt,
220 wenn man Austausch in die Tiefenebene hineindenkt, auch die Zukunft denkt, denke
221 ich einmal solchen Terminal zu errichten, anzuschließen, Breitspurbahn zu errichten
222 sicher nicht.

223 **I:** Also. Lärm/ Umgebung, Lärm und eventuell mehr Verkehrsaufkommen wären jetzt
224 die negativen Aspekte, aber was wären jetzt konkret noch positive Dinge, die Ihnen
225 einfallen würden? Warum unbedingt in Österreich?

226 **E3:** Die positive das habe ich gesagt. Der Gütertransport zwischen Österreich und
227 China ganz konkret sind Vorteile. Punkt 1 ist massive Gütertransport. Der zweite Punkt
228 ist, man ist ein sogenanntes Mitglied/ ein Terminal/ eine Station von der ganzen
229 Wirtschaftsbeziehung zwischen Europa und China. Österreich nimmt eine wichtige
230 Position darin ein. Österreich ist nicht nur bei der Belt and Road Bank als Mitglied
231 dabei, sondern macht auch mit beim Projekt und dadurch sieht man auch natürlich
232 man braucht ein Geld für die Finanzierung dieses Terminals. Daran arbeitet die
233 österreichische Bank mit. Das heißt für den Finanzsektor ist es immer so, wenn Geld
234 immer auf der Bank liegt, dann verdient die Bank kein Geld. Die Bank muss das Geld
235 ausweiten/ ausgeben und dann durch irgendeine andere Möglichkeit wieder
236 zurückbekommen. Diesen Terminal herzurichten, bringt für Österreich auch auf
237 Wirtschafts- und Finanzebene Vorteile, weil österreichische Bank Mitglied ist und für
238 Gütertransport Vorteile. Und vor allem für Parndorf überhaupt, wenn Parndorf bleibt.
239 Parndorf als ein regionaler Standort so internationalisiert. Ansonsten bleibt Parndorf
240 vielleicht nur bekannt für Polo Leiberl kaufen oder Elvis Taschen oder diese
241 Outletgeschichte. Und sozusagen ist Parndorf angeschlossen an einen wichtigen
242 Gütertransport zwischen Europa und China. Nimmt eine Position ein und diese ist ganz
243 wertvoll. Sicher in vieler Hinsicht. Auch in politischer Hinsicht. Also regionale Politiker
244 denken es ist auch auf politischer Ebene von Interesse und signalisiert auch
245 Gesamtösterreich mit China eine gute Zusammenarbeit. Uns tut es nicht weh, ob es
246 einen Lärm gibt. Ja, okay. Kommen mehr Wagon hinein und Wagon hinaus, aber der
247 Lärm gibt's eh irgendwelche Lärmmessung. Bahnhof Wien gibt's auch Lärm, aber man
248 muss nur Maßnahmen einsetzen, damit es aus meiner Sicht sehr gut funktionieren
249 kann und noch dazu der Wirtschaftsstandort Parndorf als Beispiel lockt dann
250 chinesische Investoren zum Parndorf dann hinein, also ausländische Investition
251 werden dadurch auch verstärkt. Das bringt auch Vorteile für Wien als Hauptstadt und
252 Parndorf als Umland, wie auch immer nicht viel weiter weg von Wien. Aus meiner Sicht
253 werden regionale Wirtschaftsstandorte mehr Bedeutung gewinnen. Unternehmerische
254 Investition und das bringt sehr viele Arbeitsplatzvorteile und auch Kapital fließen, also
255 Investition usw. Also sehe ich große Vorteile.

256 **I:** Mhm.

257 **E3:** Die Frage ist, ob man das schafft, ob die österreichische Politik sagt, ja machen wir,
258 dass, oder das machen wir nicht auf der einen Seite. Ob die chinesische Seite
259 mitinvestieren möchte, ist die andere Frage und die Chinesen sagen „okay machen wir
260 den Terminal zusammen“. Und dieser Terminal so wie der Hafen in Griechenland,
261 sagen okay ich miete 99 Jahre, oder ich weiß nicht in irgendeiner Form

262 **I:** Mhm.

263 **E3:** Es kann sein ziehen von chinesischen Investoren hinein, um gemeinsam den
264 Terminal zu bauen, dann wird er als internationale Terminal gesehen nicht regional,
265 sondern international für die gesamte Seidenstraße als ein Stützpunkt der wichtig ist.
266 Ich finde das nicht schlecht.

267 **I:** Welche Standorte kommen jetzt abgesehen von Parndorf Ihrer Sicht noch für die
268 Errichtung dieses Terminals in Österreich in Frage? Also welche Standorte in Österreich
269 würde da Ihrer Meinung nach noch in Frage kommen?

270 **E3:** Ich glaube das ist jetzt Parndorf. Parndorf hat ein Beispiel gezeigt. Parndorf ist
271 zurzeit bekannt, auch für Chinaseite. Ich denke mal also, wenn man jetzt vielleicht
272 einmal tut Parndorf als Vorreiter zu zeigen und dann werden wir sehen, wie dieser

273 Güterfluss, wie diese Dinge aussehen je nach Entwicklung. Dann kann man sagen okay
274 vielleicht ist ein Standort irgendwo anders in Österreich auch interessant als zweiter
275 oder dritter wie auch immer. Aber meiner Meinung jetzt ist eh, wann man oben
276 vorbeifährt oder oben vorbeizieht, ist eher zu sagen leichter als wo anders.

277 I: Mhm. Weil es steht, ja auch die Diskussion im Raum den Terminal in der Nähe von
278 Kittsee zu machen, oder in der Nähe vom Flughafen Wien- Schwechat, also da gibt's
279 eine Initiative die Breitspur Gesellschaft GmbH und die hat da vier Standorte und der
280 fünfte Standort ist eben diese Alternative „was wäre, wenn nicht in Österreich“
281 ausgegeben. Haben Sie diesbezüglich zu diesen Standorten Erfahrungen gemacht und/
282 oder mehr Informationen?

283 E3: Ich glaube, dass es wichtig ist, dass Österreich unbedingt eine Stellung bekommt,
284 wo auch immer. Also der erste Terminal ist immer wichtiger für Österreich Gewinn
285 würde ich sagen. Weil wenn jetzt die Nachbarländer einen Terminal herrichten, ja,
286 dieser ist auch in der Nähe von dort, wenn man über die Grenze rübergeht und dann
287 ist es nicht gut.

288 Das bedeutete die österreichischen Politikerinnen und Politiker sollen unbedingt
289 schauen, dass sie mit den Chinesen verhandeln, der erste Terminal sollte unbedingt in
290 Österreich sein, nicht in Tschechien oder drüber. Das ist sehr sehr stark abhängig von
291 Regierungsentscheidung österreichischer Seite zuerst und dann sagen okay
292 Breitbahns pur sagen okay ja die Gesellschaft, wo besser ist. Es gibt immer
293 unterschiedliche Faktoren zu überlegen. Aus meiner Sicht, weil diese Züge jetzt
294 sowieso bis zum Parndorf erreicht hat und diese Möglichkeit besteht. Natürlich
295 Parndorf hat den Nachteil ist nicht der Flughafen, zwar bisschen weiter weg, aber
296 ziemlich nahe liegt und des ganz nahe zum Flughafen liegt und man einen Terminal
297 macht oder ein bisschen weiter weg. Und diese Strecke ist nicht viel weit weg. Aus
298 meiner Sicht Wien-Schwechat und Parndorf, man kann auch dazwischen irgendwelche
299 Lösungen finden und die Frage ist immer die regionalpolitische Ebene. Also wenn Wien
300 es sagt als Hauptstadt „Ich will unbedingt das bei mir in Wien bleibt“ das ist eine
301 andere Frage. Der andere ist zwar nicht in Wien, ist im Burgenland, ist
302 Burgenlandebene, also das ist Diskussion auf anderer Ebene. Also von Infrastruktur her
303 halte ich beide gut ob jetzt Wien oder Parndorf. Die anderen Bundesländer aus meiner
304 Sicht, weil jetzt die meisten Container ja da oben durchfahren, also hier ist eher dort
305 nahe zur Hauptgüterlinie. Also eher nach oben. Das heißt Wien oder was auch immer.
306 Diese Region von Parndorfebene ist besser. Über des andere gibt es derzeit noch
307 wirklich keine interessanten Sachen, wohin es in Österreich anders liegen könnte. Ich
308 sehe das eher für oben in erster Linie, versuchen das näher zu bringen. Die anderen
309 Bundesländer müssen immer schauen, wo die gesamte Transportwarenfluss A – B – C
310 verlauf, hängt auch von chinesischer Seite stark ab. Hängt stark von chinesischer Seite
311 ab. Wenn die Chinesen sagen, okay ich will die Waren nach Ungarn schießen dann und
312 dann runter oder bis nach Österreich. Und das ist immer davon abhängig. Österreich
313 allein kann nicht sagen, ich such den Standort dort oder da aus. Also die Chinesen
314 möchten mit den Österreichern arbeiten das ist sicher, also so kommt der Zug ja auch
315 nicht in der Öffentlichkeit mehrmalig. Durch Werbung eingeschaltet von den
316 Botschaftern bis zu den ganzen Ministern, Referenzen. China- Europa Zug ist heute
317 schon da. Also das Interesse ist da. Ja das einzige ist glaube ich eher österreichische
318 Bundesländer mit den anderen muss irgendwie schauen zusammenzuarbeiten. Der
319 eine sagt ich will nur in Wien haben, der andere nur im Burgenland, oder man findet

320 dazwischen gemeinsam Investition und diese andere politische Frage. Ich glaube
321 zurzeit eher in die Richtung geht's als woanders.

322 **I:** mhm. Abschließend eine Frage: Wie sehen Sie die Neue Seidenstraße in Bezug auf
323 Österreich in 20 Jahren?

324 **E3:** In der Zukunft. Also die Seidenstraße in Bezug auf Österreich ich glaube die Zukunft
325 ist sicher gut. Die Investition, die Infrastruktur zu machen ist für Österreich sehe ich
326 sicher Vorteile, keine Nachteile. Die Seidenstraße ich glaube, wenn die Lage
327 international stabil bleibt auch 20 Jahre später ist für Österreich interessant, auch für
328 gesamte europäische Raum interessant. Wenn dann irgendetwas unvorhersehbares
329 passiert, dann ist die Fragen natürlich, dann weiß man nie was, wenn Krieg passiert,
330 dann ist alles zerstört. Und so weit alles stabil ist glaube ich hat es eine sehr sehr gute
331 Zukunft und daher bin ich dafür, dass europäische Union auch Österreich verstärkt mit
332 China zusammenarbeiten. Belt und Road ist ein Titel davon, dass man dann mit
333 anderen Dingen zusammenarbeiten. Sehe ich auf jeden Fall Vorteile. Sehe ich ganz
334 wenig Nachteile. Irgendjemand sagt du machst dich abhängig, weil du machst Kredite,
335 Schulden, kannst nicht zurückbezahlen. Das ist jeder Kredit, wenn ich Haus kaufe, bin
336 ich auch abhängig von einer Bank, das ist ganz normal. Will man ein Haus kaufen, oder
337 will man kein Haus kaufen. Wenn man heute sagen wir machen das Projekt für
338 Österreich dann brauchen wir von irgendwo Kapital aus EU, aus Bundesländer, aus
339 oder regionale Finanzierung oder Belt and Road Bank, wie auch immer. Sinn und Zweck
340 liegt immer darin, man rechnet es aus für die nächsten 20 Jahre, 30 Jahre sogar 50
341 Jahre. Wenn man sagt, ja das rechnet aus die Investition, Return Investment haben
342 innerhalb von so und so viele Jahre zurückkommen, aber die Bedeutung die sonstige
343 Mehrwert ist viel viel wichtiger und mehr als man enger gesehen, wie viele Schulden
344 man macht. Also ohne Investition keine Expansion das ist sicher.

345 **I:** Gut. Dann bedanke ich mich recht herzlich, dass Sie sich Zeit genommen haben für
346 Ihre sehr sehr hilfreichen und ausführlichen Antworten. Ja.

347 **E3:** Gerne. Hoffentlich hilft Ihnen das für Ihre Arbeit.

348 **I:** Ja sicher. Ich bin davon überzeugt.

349 **E3:** Sehr gut. Sehr gut. Eine Frage von mir.

350 **I:** Ja.

351 **E3:** Wie haben Sie dieses Thema für Ihre Masterarbeit ausgewählt? Warum gerade
352 diese?

353 **I:** Ich wollte immer etwas mit Österreichbezug schreiben bei meiner Masterarbeit und
354 wollte mich da...Ich wollte irgendetwas historisch da dabeihaben. Ich wollte
355 ursprünglich etwas über Österreich und die Kriege schreiben, also erster und zweiter
356 Weltkrieg. Mein Betreuer hat aber da gesagt da gibt's schon so viel, da gibt es noch
357 und nöcher. Es wäre interessant und er hat da etwas gelesen über die Neue
358 Seidenstraße. Ja mir war der Begriff Seidenstraße bekannt, aber wirklich nur ich kenn
359 es von der Schulzeit, aber nur von der antiken/ von der historischen Seidenstraße. Von
360 der Neuen, das war mir nicht so ein Begriff und dadurch bin ich auf dieses Thema
361 gekommen.

362 **E3:** Super. Ich finde dieses Thema sehr aktuell, auf jeden Fall. Es gibt weltweit sehr
363 viele Forschungsergebnisse über Neue Seidenstraße. Es gibt auch von der USA bis zum
364 irgendwo Leute schreiben die Seidenstraße was bringt das Sinn und Zweck und so
365 weiter. Gibt's Pro und Contra, also verschiedene Richtungen gibt's da. Ich glaube,
366 wenn Sie sich für historische Dinge interessieren, also von alter Seidenstraße können

367 Sie dann ableiten zur Neuen Seidenstraße und den Österreichbezug auf jeden Fall
368 historisch gesehen Österreich- China Beziehung total gut ist. Also wenn man heute
369 rechnen heuer ist 50 Jahre, wenn minus 50 Jahre dann sind wir Anfang der 1970er
370 Jahre, wenn Österreich mit China diplomatische Beziehungen abgeschlossen hat. Und
371 seit diesem Zeitpunkt war immer total gut, also in den letzten 20 bis 30 Jahren
372 verstärkt die österreichische Politik Chinareisen, die Wirtschaftsdelegation usw. Sehr
373 stark gebunden mit China auch auf universitärer Ebene, Forschungsebene,
374 Wissenschaftsebene und People-to-people Ebene. Also sehr interessant Österreich hat
375 gigantisch viele Sachen gemacht und diese großen Rahmenbedingungen sehe ich hier
376 nur positiv, wenn Österreich konkret etwas tut, mein andere machen auch sehr viele
377 Sachen, aber das ist ein großes Projekt, wenn man das zum Beispiel positioniert in
378 Österreich dann ist Österreich nicht nur Schnee bekannt und Mozartkugel bekannt,
379 sondern Österreich auch für andere Bereiche international bekannt. Deswegen sehe
380 ich hier auch eine gute Sache und ich freue mich, dass Sie sich so ein Thema
381 auswählen, zu bearbeiten und versuchen zu analysieren und finden Sie da Vor- und
382 Nachteile finde ich großartig- super. Und wenn Sie fertig geschrieben haben, vielleicht
383 sagen Sie mir das und vielleicht können Sie auch bei uns ein bisschen vortragen über
384 Ihre Ergebnisse, weil ich bin nicht nur Unternehmer ich bin auch für das Konfuzius
385 Institut an der Universität Graz zuständig. Das heißt, wenn Sie fertig haben vielleicht
386 schicken Sie mir irgendetwas zum Anschauen oder wenn Sie Interesse haben, dann
387 kann ich irgendwelche Vorträge Seidenstraße aus Ihrer Perspektive oder Chancen und
388 Risiko für Österreich. Dann können Sie vielleicht ein bisschen erzählen von Ihren
389 Ergebnissen hier. Glaube ich, dass ist auch interessant.

390 **I:** Ja sehr gerne. Ich gebe Ihnen Bescheid. Ich melde mich bei Ihnen.

391 **E3:** Ja super. Okay. Wenn für Sie dazwischen irgendwelche Fragen auftauchen, Sie
392 können jederzeit bei mir E-Mail schreiben, Sie haben meine Handynummer auch, Sie
393 können auch anrufen. Oder telefonieren. Ich bin sehr flexibel. Ich habe sehr viele
394 Termine, aber irgendwie zwischendurch kann man immer irgendetwas machen, wenn
395 Sie Fragen haben, jederzeit.

396 **I:** Gut. Vielen vielen Dank.

397 **E3:** Dann wünsche ich Ihnen einen schönen Abend

398 **I:** Ebenfalls schönen Abend.

399 **E3:** und viel Erfolg bei Ihrer Arbeit.

400 **I:** Danke. Wiedersehen.

401 **E3:** Bitte Wiedersehen

10.4. Interview

I: Interviewer

E4: Experte 4 – Prof. Mag. Dr. Andreas Breinbauer, Rektor (FH) BFI Wien

Ort: Online Meeting via Microsoft Teams

Datum: 26.07.2021

- 1 I: Gut. Also das Thema meiner Masterarbeit ist „Österreich und die Neue
2 Seidenstraße“. Zum Thema meiner Masterarbeit bin ich über meinen Betreuer
3 gestoßen, also ich wollte immer irgendetwas mit Österreichbezug schreiben und auch
4 ein wenig den historischen Aspekt dabei haben. Deswegen basiert, also das Fundament
5 der Masterarbeit liefert die historische/ die alte Seidenstraße und dann die
6 Forschungsfragen gehen dann aber verstärkt und in erster Linie in Richtung der Neuen
7 Seidenstraße und ihren Einfluss/ Ihren Bezug auf Österreich.
- 8 E4: Weltweit gültig und zeitlich unlimitiert. Die Chinesen feiern den Aufbau einer Filiale
9 in Österreich genauso wie die Etablierung eines Konfuziusinstitutes im Bereich
10 Völkerverständigung als Seidenstraßenprojekt. Genauso wie die Etablierung der
11 chinesischen Währung entlang der Seidenstraßenländer. Also es ist bei weitem kein
12 Infrastrukturprojekt, das ist nur eine Säule von dem Ganzen. Und wir haben drei
13 Studien dazu gemacht, wie österreichische Unternehmen die Seidenstraßeninitiative
14 sehen und die kann ich dann im Detail vorstellen, wenn sie wollen.
- 15 I: Mhm. Danke. Wie Sie gesagt haben ein Teil der Masterarbeit ist eben und da habe
16 ich mich eben auf diese Landroute- und Seeroute spezifiziert. Worin sehen Sie jetzt die
17 Vorteile und die Nachteile sowohl von der Landroute als auch von der Seeroute?
- 18 E4: Also was verstehen Sie unter Landroute genau?
- 19 I: Unter Landroute verstehe ich die Verbindungen von China bis nach Europa primär
20 über die Schiene.
- 21 E4: Primär über die Schiene, also quasi der Nordkorridor, den mittleren Korridor und
22 den Südkorridor sozusagen. Ja es ist Teil der Seidenstraßeninitiative in diesem Bereich,
23 dass der Schienenverkehr zwischen Asien und Europa ausgebaut werden soll. Diese
24 Schienenverkehrs, vor allem Warengüterverkehrsströme werden auch von der
25 chinesischen Regierung und den Provinzen subventioniert. Da gibt es Studien dazu,
26 dass ungefähr 40% der Kosten von der Zentralregierung und von den Provinzen
27 gesponsert, weswegen auch diese Transportkosten zwischen China und Europa billiger
28 und attraktiver geworden sind. Das war jetzt einmal vor der COVID Pandemie. Die
29 Schiene ist ein ökologisch verträglicher Verkehrsträger. Wenn man den Modal Split
30 hernimmt zwischen China und Europa kann man davon ausgehen, dass fast 5% des
31 Güterverkehrsaufkommens, sofern es Containertransporte sind derzeit mit der Schiene
32 transportiert werden. Das ist eine deutliche Steigerung zum Beispiel gegenüber 2011
33 und trägt zu einer nachhaltigen Güterverkehrsentwicklung bei. Seeweg: Ja gerade
34 zwischen Asien und Europa werden Waren vor allem auf dem Seeweg transportiert.
35 Also das sind sozusagen je nach Schätzung zwischen 92-93% die auf dem Seeweg
36 transportiert werden. Und da ist dieser maritime Belt ein ganz wichtiges Element im
37 Ausbau der Beziehungen zwischen China und Europa, wobei meine Sichtweise, die ist,
38 dass diese Seidenstraße bei weitem nicht auf Europa oder China, oder zwischen
39 Europa und Asien beschränkt, das ist ein weltweites Güterverkehrsnetz. Das ist nur ein

40 wichtiger, aber kleiner Ausschnitt. Es geht genauso um die Güterströme in
41 Lateinamerika, jetzt auch gibt es die Arctic Silk Road, wo auch dann diskutiert wird
42 darüber, dass man Güter über die Arktik dann nach Europa bringen kann, wenn die
43 Klimaerwärmung so weiter geht und es wie gesagt nur ein kleiner Ausschnitt von dem
44 Ganzen.

45 I: Mhm. Welche Rolle spielt jetzt die Belt and Road Initiative allgemein für Österreich?

46 E4: Also da haben wir Studien dazu gemacht, die kann ich Ihnen dann schicken. Das
47 Image der neuen Seidenstraße da gibt es eine Untersuchung dazu von Herrero und
48 Schuh, ist in Österreich. Also vom Image her ist es in Österreich gar nicht so schlecht.
49 Garcia, Herrera und Schuh haben eine Analyse aus dem Jahr 2019 gemacht und 130
50 Länder analysiert, wie über die Belt and Road berichtet wird. Und da ist es so, dass
51 Österreich was die Einstellung zu Belt and Road betrifft im mittleren Feld liegt. Sie liegt
52 innerhalb der EU-28 auf Platz 16. Das Image ist also besser als von Deutschland,
53 Ungarn und Tschechien. Wir haben 2018 eine Studie unter österreichischen
54 Logistikmanager/innen gemacht und da war es so, dass 90% der Befragten die
55 Wirkungen der Belt and Road Initiative als sehr positiv und positiv für den Standort in
56 den nächsten fünf Jahren gesehen haben. Wobei für 85% der
57 Befragungsteilnehmer/innen das Thema für sehr wichtig eingeschätzt wurde. Wir
58 haben dann 2019 im Rahmen einer Pilotstudie im Auftrag von der Wirtschaftskammer
59 Wien noch einmal die mittelfristigen Chancen und Potenziale für die österreichischen
60 Logistikunternehmen Länder entlang der Seidenstraßenländer gemacht. Und da hat
61 sich gezeigt, dass vor allem die Logistikunternehmen von der Belt and Road Initiative
62 profitieren können, weniger die Industrieunternehmen. Und dann haben wir noch im
63 Auftrag von Verein Netzwerk Logistik eine Studie gemacht unter Industrie- Handel und
64 Dienstleistungsunternehmen gemacht und da hat sich das bestätigt. Die
65 Logistikunternehmen sehen die Belt and Road Initiative positiver als die Industrie und
66 Handelsunternehmen und man rechnet sich vor allem Chancen im Bereich zwischen
67 China und Europa aus, also bei zentralasiatischen Republiken usw. die von diesen
68 Investitionen das sind ja seit 2013 ungefähr 800 Millionen Euro gewesen die
69 chinesische Unternehmen in diese Belt and Road Initiative hineingesteckt haben, dass
70 zB österreichische Unternehmen und vor allem Logistikunternehmen profitieren. Es ist
71 zum Beispiel beim Schienenverkehr. Ist ja 2020 gegenüber 2019 das
72 Schienenverkehrsvolumen stark gestiegen, trotz Corona, weil eben die
73 Bahnverbindungen zwischen China und Europa als deutlich attraktiver empfunden
74 wurden.

75 I: Sehen Sie nun für Österreich gesehen das größere Potenzial auf der Landroute oder
76 auf maritimem Weg?

77 E4: Das ist die Frage, was man unter Potenzial sieht. Was den Gütertransport betrifft
78 ist der, also der überwiegende Teil der Güter wird über die Seeroute transportiert. Die
79 Frage ist, was da als Potenzial gesehen wird. Es gibt da eine totale Unpaarigkeit der
80 Verkehre. Das Verhältnis zwischen Export und Import, wenn man den Warenaustausch
81 zwischen China und der EU hernimmt 2/3 Import und 1/3 Export. Also, wenn die
82 Verkehrsverbindungen besser ausgebaut werden sowohl per Land als auch per See,
83 dann profitieren natürlich die Logistikdienstleistungsunternehmen davon. Die Effekte
84 die, wenn sozusagen, wenn diese Unpaarigkeit weiter besteht oder sogar noch
85 verstärkt wird, dann ist das Potenzial für europäische Unternehmen, die in Asien ihre
86 Produkte absetzen wollen, nur dann gegeben, wenn Sie konkurrenzfähige Produkte

87 dort absetzen können. Da bedeutet der Infrastrukturausbau per See noch nicht sehr
88 viel. Also auf jeden Fall ist es, wenn man alle Dimensionen berücksichtigt ein wichtiges
89 Projekt, das den Standort Europa und auch Österreich stärken kann, wenn bisschen
90 etwas an den Bedingungen, unter denen dieser Austausch stattfindet, feintunet und
91 vor allem dann, wenn Europa und auch Österreich innovative Produkte absetzen
92 können.

93 I: Interessant ist ja, dass jetzt Österreich per se nicht an die Landroute angebunden ist,
94 also wir haben stand heute ja keinen direkten Anschluss an die Pfade/ an die Routen
95 der Neuen Seidenstraße...

96 E4: Das ist eine Definitionsfrage. Es gibt keine Route der Seidenstraße, also es gibt
97 keine von China definierte Route der Seidenstraße. Das ist eine...Sie meinen die
98 Breitspur (Breitspurverlängerung) zum Beispiel.

99 I: Zum Beispiel Ja.

100 E4: Ja genau. Es ist aus meiner Sicht ein großer Irrglaube zu glauben, dass es fixe
101 bestehende Routen gibt, die explizit der Seidenstraße zugerechnet werden können
102 oder nicht. Es gibt Kernrouten, das sind die 3 Korridore. 3 Korridore, da ist quasi die
103 Iron Silk Road, aber das ist ja nur eine von vielen Verkehrsverflechtungen weltweit, die
104 man der Seidenstraße zurechnen kann. Es ist aus meiner Sicht ein Irrtum zu glauben,
105 dass es hier fixe Routen gibt und die anderen gehören nicht zur Seidenstraße. Aus
106 chinesischer Perspektive ist, das ein weltumspannendes Netz und daher ist, die
107 Formulierung es gibt jetzt keine direkte Verbindung aus meiner Sicht nicht zutreffend.
108 Wir beziehen über den Schienenweg Waren aus China über die Eisenbahnstrecken und
109 es gibt über die Rail Cargo zum Beispiel Verbindungen nach Wien. Da hat es ja eine
110 Eröffnung der Route. Ich glaube es war Chengdou gegeben und es gibt viele
111 Verbindungen und Waren, die wir auf dem Landweg bekommen aus Ungarn, aus
112 Tschechien über die verschiedenen Korridore und auch über die Südroute.

113 I: Mhm. Inwiefern soll und kann sich jetzt Österreich in diesen Bahnausbau zwischen
114 China und Europa selbst aktiv/ gestalterisch zeigen?

115 E4: Ja es ist so, dass im Endeffekt davon ausgegangen werden kann, dass der
116 Warenverkehr zwischen Asien, also der Boomregion der Welt schlechthin und Europa
117 zunehmen wird. Und aus meiner Sicht ist es wünschenswert, wenn ein zunehmend
118 größerer Anteil auch über die Schiene abgebildet wird. Und daher ist es aus meiner
119 Sicht sehr gut, dass sich Österreich bzw. die österreichische Regierung sich dafür
120 einsetzt, dass die Bahnverbindungen zwischen China und Europa ausgebaut werden,
121 weil es einfach ökologisch die nachhaltigste Lösung ist auf dem Landwege. Seeverkehr
122 wird nach wie vor eine ganz wichtige Rolle spielen, wobei ja die COVID Krise das ganze
123 Gefüge ein wenig verändert hat, weil ja die Transportpreise derzeit seit der COVID
124 Krise extrem hoch sind und derzeit sind die Preise, was die Seefahrt betrifft genauso
125 hoch wie die Bahnverbindungen. Ursprünglich, also vor der Krise 2019 waren die
126 Preise für den Seeverkehr deutlich niedriger, aber aufgrund der großen Nachfrage und
127 des Containermangels sind die Preise auf einem Rekordniveau, sodass quasi die
128 Schiene unmittelbar Seefahrangebot konkurriert und die Preise auf der Schiene
129 ungefähr auf dem Niveau liegen, wie über den Seetransport.

130 I: Mhm. Ahm. Ganz kurz habe ich bzw. haben Sie die Breitspur angesprochen und dann
131 auch das Thema der Verlängerung der Breitspur. Da steht jetzt die Frage im Raum ob
132 und wo man in Österreich einen KLV Terminal errichten soll bzw. könnte. Wie stehen
133 Sie der Errichtung eines KLV- Terminals in Österreich gegenüber?

134 **E4:** Also da gibt es Argumente dafür und es gibt Argumente dagegen. Im Endeffekt ich
135 würde mal so sagen, Argumente dagegen und Argumente dafür. Argumente dafür
136 wären folgende: Wenn das Bahnnetz in der Feinverteilung nicht absolut filigran
137 ausgebaut ist, dann ist es zu erwarten, dass das was auf der Bahn transportiert, wird zu
138 einem hohen Anteil dann mit dem LKW feinverteilt werden muss. Das heißt wenn
139 dieser Terminal und da gibt's ja...der derzeitige Terminal, wo die Breitspur endet oder
140 umgeschlagen wird ist ja in Košice, dann wird der Rest einerseits mit dem Zug
141 weitertransportiert, aber letzten Endes mit dem LKW feinverteilt werden. Und die
142 LKWs werden dann in Richtung Hauptabsatzgebiete, dass ist im Regelfall Deutschland
143 oder Österreich dann durchfahren. Diese Verkehre, die dann weitertransportiert
144 werden, kann man nicht steuern. Wenn ein solches Umschlagsterminals in Österreich
145 wäre, dann entsteht auch ein zusätzlicher LKW-Verkehr. Wenn man den Modal Split
146 hernimmt, in Österreich werden 2/3 auf der Straße und nur 1/3 vom Gütervolumen
147 auf der Bahn, dann ist es so, dass demzufolge dann 2/3 mit dem LKW
148 weitertransportiert werden. Das heißt der LKW Verkehr entsteht so oder so, wenn
149 man nicht massiv in die Feinverteilung via Schiene investiert, wobei die Feinverteilung
150 über die Schiene nur eingeschränkt vorgenommen werden kann, weil in Österreich
151 80% der Gütertransporte weniger sind als 100 Kilometer und da ist die Bahn unter den
152 gegenwertigen Bedingungen nicht konkurrenzfähig, weil wenn 80% der Transporte
153 unter 100 Kilometer quasi sind was Güterverteilung betrifft, dann schlägt der LKW die
154 Bahn bei weitem wenn nicht jede Firma oder jeder Haushalt einen Schienenanschluss
155 hätte.

156 Also es wird auf jeden Fall einen zusätzlichen LKW-Transport generieren, also dass sind
157 politische Entscheidungen, wo es Pro und Contra Argumente gibt. Ich denke ein
158 solches Umschlagsterminal in Österreich zu entwickeln da müsste man ganz genau die
159 Umweltbelastung, die Wertschöpfung ganz genau analysieren. Was das im Konkreten
160 bedeutet. Ich denke mir ein Güterverteilzentrum oder ein Güterverkehrszentrum
161 macht nur dann Sinn, wenn um dieses Güterverkehrszentrum Industriebetriebe auch
162 angesiedelt werden können bzw. angesiedelt werden, die dann hochwertige
163 konkurrenzfähige Güter produzieren/transportieren, die dann gleich via Bahn in
164 Richtung Asien verschickt werden können. Also allein nur ein Umschlagsterminal zu
165 haben, wo dann der Warenstrom verladen wird und dann über den LKW verteilt wird,
166 da bin ich ein wenig skeptisch, aber da fehlen noch aus meiner Sicht sehr viele
167 Planungsgrundlagen dazu.

168 **I:** Okay. Zur Frage des Terminals. Es stehen in Österreich ja fünf Standorte im Raum-
169 also die Standortdiskussion und da wurde ja auch eine weitere Alternative, die
170 sogenannte Nullalternative berechnet, also wenn der Terminal nicht in Österreich
171 errichtet werden würde, sondern beispielsweise in Košice bleiben würde... Welchen
172 dieser Standorte präferieren Sie? Sind Sie mit den Standorten vertraut?

173 **E4:** Also ich bin mit den Standorten vertraut. Wie gesagt es gilt, dass, was ich vorhin
174 gesagt habe. Der LKW-Verkehr würde so und so kommen, ob der Standort in Košice ist
175 oder in Österreich es würde ein steigendes Verkehrsaufkommen in jedem Fall
176 bedeuten, aber es sind aus meiner Sicht noch nicht alle Parameter genau vermessen,
177 die man dazu einschätzen muss, um hier eine Entscheidung zu treffen aus meiner
178 Sicht.

179 **I:** Mhm. Welche Parameter meinen Sie da genau?

180 **E4:** Naja wir haben uns genauer damit beschäftigt. Moment einmal. Da müssten wir
181 noch einmal drüber sprechen. Ich kann Ihnen gerne ein Mail dazu schreiben. Sie
182 meinen den Umweltbericht oder, wo Sie ihre Informationen herhaben?

183 **I:** Ja.

184 **E4:** Ja. Da stellen sich für mich einige Fragen, die ich Ihnen gerne dann per Mail
185 schicken kann, was man sich noch genauer anschauen müsste. Das ist einmal eine gute
186 Grundlage, um zu diskutieren, aber für mich stellten sich einige Fragen, um hier eine
187 Entscheidung treffen zu können. Prinzipiell bin ich aber der Meinung, dass der
188 Bahnverkehr zwischen Asien und Europa ausgebaut werden soll und auch bin ich
189 prinzipiell der Meinung, dass sich Österreich in diesem Projekt engagieren sollte, bei
190 der Belt and Road, aber verstärkt auch auf die Wins, die Österreich und österreichische
191 Unternehmen und die österreichische Bevölkerung davon hat stärker schauen soll. Aus
192 meiner Sicht ist die Belt and Road Initiative ein weltumspannendes Projekt, ist verlinkt
193 mit anderen chinesischen Perspektiven und Strategien wie der „Made in China 2025“,
194 „Chinese Standards“ und anderen chinesischen Strategien und dieser Verlinkung wird
195 in Österreich zu wenig gesehen, die muss man aber mitdenken.

196 **I:** Wo sehen Sie dann die konkreten Wins für Österreich?

197 **E4:** Naja. Für mich ist Belt and Road auch chinesische Investitionen in Europa (Handel).
198 Das zeigt sich auch in verschiedenen Bereichen. Es gibt auch einen Mangel an
199 Reziprozität, das heißt chinesische Unternehmen können derzeit noch leichter in
200 Europa investieren als umgekehrt. Derzeit sind Belt and Road Initiative Projekte vor
201 allem chinesisch finanziert, wo chinesische Unternehmen den Vorzug haben. Die
202 Ausschreibungsbedingungen sind zum Teil unkonkret. Die Projekte sind auch
203 sozusagen noch nicht genügend transparent und ich habe hier eine Publikation, die
204 entsteht anlässlich 50 Jahre Beziehungen Österreich China. Aus meiner Sicht gibt es im
205 Rahmen der Belt and Road Initiative viele Bereiche, wo es echte Wins geben könnte,
206 zum Beispiel im Bereich Nachhaltigkeit. Gerade im Bereich Nachhaltigkeit ergeben sich
207 viele Kooperations- und Geschäftsmöglichkeiten zwischen China und der EU. Hier ist
208 die EU mit den Green Deal ein absoluter Vorreiter und China mit seinen Plänen, die
209 auch im 14. Fünfjahresplan festgehalten sind auf dem gleichen Weg. Und hier könnte
210 man Kooperationen machen die multilateral sind, offen, liberal und integrativ sind und
211 wo zum Beispiel Österreich mit chinesischen Unternehmen und chinesischen
212 Institutionen intensiv zusammenarbeiten könnte. Es gibt zum Beispiel die Green Belt
213 and Road Initiative, also wo dieser Nachhaltigkeitsaspekt stärker betont wird. Und da
214 gibt's viele Kooperationsmöglichkeiten über nachhaltige Supply Chains, Green Logistics
215 und City Logistics, wo man zusammenarbeiten könnte. Und es gibt gute
216 Kooperationsmöglichkeiten im Bereich Überalterung, demographischer Wandel und
217 Gesundheitsmanagement zusammenzuarbeiten. Ein Beweis oder ein Beleg dafür, dass
218 diese Seidenstraßeninitiative bedeutend mehr als ein Infrastrukturprojekt ist, kommt
219 von chinesischer Seite mit dem Terminus Health Silk Road ins Spiel. Es gibt die Digital
220 Silk Road, die Health Silk Road, da kann man zusammenarbeiten. Also da gibt's
221 unterschiedliche Kooperationsmöglichkeiten, wo China und Europa sehr gut
222 zusammenarbeiten können und es gibt auch die Möglichkeit aus meiner Sicht beim
223 Disparitätenausgleich und bei der Armutsbekämpfung zusammenzuarbeiten und es
224 gibt aber da auch von chinesischer Seite einiges an Adaptionsbedarf nämlich, dass man
225 bei diesen Projekten den Partner auf Augenhöhe behandelt und sozusagen darauf
226 schaut, dass beide Seiten was davon haben. In der Vergangenheit ist es vielfach so

227 gewesen, dass vor allem chinesische Unternehmen von chinesischen Investitionen
228 profitiert haben, und darum bin ich dafür, dass Belt and Road Projekte in den
229 genannten Gebieten verstärkt, konkret sein sollen und wo man die Finanzierung
230 sowohl von österreichischer als auch von chinesischer Seite, wenn es um Österreich
231 geht, aufstellen sollte und wo ganz klar ist, dass beide Seiten was davon haben. Und
232 dieser Infrastrukturentwicklungsaspekt ist ganz wichtig, aber wie Sie jetzt wissen, gibt
233 es viele andere Bereiche.

234 **I:** Gut. Wenn Sie nun einen Blick in die Zukunft wagen. Wie wird sich die Situation rund
235 um die Belt and Road Initiative weiterentwickeln?

236 **E4:** Ja es ist so und ich denke, das hat auch Xi Jinping beim zweiten Seidenstraßengipfel
237 2019 angedeutet, die Seidenstraßeninitiative und das steht auch im 14. Fünfjahresplan
238 drinnen, ist die Belt and Road Initiative ein zentrales politisches Projekt der
239 chinesischen Regierung. Im 14. Fünfjahresplan ist die Belt and Road Initiative 4-mal
240 erwähnt worden, so viel, wie keine andere Strategie oder Plan. Die Chinesen werden
241 das in den nächsten 4 Jahren, 5 Jahren weiterhin stark verfolgen. Das Projekt wird von
242 amerikanischer Seite kritisch gesehen. Die US- Amerikaner versuchen zusammen mit
243 Europa einen Bündnispartner zu finden, wo sie eine Alternative aufbauen. Ich denke,
244 dass von chinesischer Seite diese Asymmetrien, die es in der Vergangenheit gegebenen
245 hat, versucht werden abzubauen. Tatsächlich sind ja derzeit ungefähr 150 Länder in
246 dieser Seidenstraßeninitiative engagiert. Stärker darauf geschaut wird, dass jene die
247 sich inoffiziell zur Seidenstraßeninitiative bekannt haben auch stärker davon
248 profitieren können. Insgesamt bin ich überzeugt, dass die Europäer was die Belt and
249 Road betrifft sich viel gründlicher und strategischer damit beschäftigen müssen, und
250 zwar auch in dem genannten Sinne viel umfassender. Also dieses Belt and Road
251 Initiative Projekt Infrastrukturprojekt einseitig nur darzustellen, dass wird die Europäer
252 hier nicht weiterbringen. Es bedarf einer umfassenden Analyse auf
253 Unternehmensebene, auf politischer Ebene, um hier mitwirken zu können. Ich glaube
254 Europa sollte hier einen eigenständigen Weg gehen und nicht nur das tun, was die
255 Amerikaner für wünschenswert halten. Sondern die Europäer sollten und auch die
256 europäischen Nationalstaaten sollten sich stärker damit beschäftigen herauszufinden,
257 wie hier eine gute Entwicklung im Rahmen der Belt and Road den Unternehmen, der
258 Bevölkerung nutzen kann.

259 **I:** Meine letzte Frage. Wie wird sich die Situation insbesondere für Österreich
260 entwickeln? Also wenn es zur Verlängerung der Breitspur kommt, oder auch nicht
261 kommt oder wenn es zur Realisierung dieses Terminals kommt oder nicht kommt?

262 **E4:** Ja das ist schwer einzuschätzen. Im Endeffekt. Ich denke, wenn und derzeit schaut
263 es ja so, dass es politisch nicht so gewünscht ist, wie zum Beispiel im letzten
264 Regierungsabkommen oder in dieser Regierungsdeklaration. Da war die
265 Seidenstraßenverlängerung der Breitspur ein absolutes Wunschprojekt. Dann wird es
266 irgendwo einen Terminal geben. Wahrscheinlich in der Ostslowakei oder auch in
267 Ungarn, wo dann die Waren umgeschlagen werden. Der Warenstrom wird aus meiner
268 Sicht zunehmen. Ich glaub das zeigen alle Daten. Es gibt eine... Man muss die
269 geopolitischen Entwicklungen immer im Blick haben und die gehen immer in die
270 Richtung, dass sowohl die USA als auch China, als auch Europa ihre Lieferketten enger
271 führen will. Das heißt die Chinesen haben eine Strategie der „Dual Circulation“
272 entwickelt. External und Internal Circulation und die Internal Circulation bedeutet, dass
273 die Chinesen für ihre multinationalen oder nationale Unternehmen verstärkt auf

274 nationale Lieferketten setzen werden. Das heißt, dass der Bedarf an Vorprodukten aus
275 Europa oder auch aus den USA oder außerhalb von China nachlassen wird. Das gleiche
276 gilt auch für Europa. Europa möchte in kritischen Bereichen, wie zum Beispiel Medizin,
277 Pharmaprodukten weniger abhängig sein von ausländischen Lieferanten, die werden
278 auch diese Lieferketten verkürzen. Und die USA detto. Das kann sein, dass es hier, dass
279 der Warenstrom was die Supply Chain betrifft, geringer wird. Wie sich das auf den
280 Austausch im Hinblick auf die Endprodukte auswirkt, das kann man noch nicht sagen.
281 Deswegen gilt es zu berücksichtigenund wie gesagt, was die Terminalstruktur
282 betrifft und ob die jetzt in Košice, in Ungarn oder in Österreich sind fehlt mir ein
283 holistisches, umfassendes Bild, dass man tatsächlich alle Wirkungen, nämlich alle
284 Umweltwirkungen, wirtschaftlichen Wirkungen und sozialen Wirkungen grundlegend
285 noch einmal analysiert. Da ist der Umweltbericht so wie er jetzt vorliegt aus meiner
286 Sicht noch unvollständig, um es genau sagen zu können.
287 I: Gut dann danke vielmals für die Beantwortung der Fragen.

10.5. Interview 5

I: Interviewer

E5: Experte 5 – Mag. Patrick Hartweg, Leiter Abteilung Außenwirtschaft, Europa und Verkehrspolitik Wirtschaftskammer Niederösterreich

Ort: Online Meeting via Zoom

Datum: 26.07.2021

- 1 I: Was assoziieren Sie mit dem Begriff „Neue Seidenstraße“? Welche Gedanken gehen
2 Ihnen dabei durch den Kopf?
- 3 E5: Völkerverbindende Kooperation, wirtschaftlicher Aufschwung, einmalige Chance
4 für die Staaten Zentralasiens
- 5 I: Wie ist ihre Einschätzung zur „Neuen Seidenstraße“?
- 6 E5: Projekt wird nur dann erfolgreich sein, wenn die politischen Rahmenbedingungen
7 dies zulassen.
- 8 **I: Wie stehen Sie dem Projekt der Neuen Seidenstraße gegenüber? Welche**
9 **Erfahrungen haben Sie bislang mit dem Projekt gemacht?**
- 10 E5: Projekt wird von chinesischer Führung sehr promotet, um chinesische Interessen
11 durchzusetzen. Bisher ist die Kooperationsbereitschaft und die gemeinsame
12 Zusammenarbeit noch verbesserungsfähig.
- 13 I: Die Neue Seidenstraße besteht aus einer Landroute und einer Seeroute. Worin
14 sehen Sie die Vorteile bzw. die Nachteile sowohl von der Landroute, als auch von der
15 Seeroute?
- 16 E5: Nachdem Österreich ein Binnenland ist, ist aus österreichischer Sicht klarerweise
17 der Hauptaugenmerk die Landroute. Bei dieser Variante ist der Zeitfaktor ein
18 wesentlicher Vorteil, um Waren von Europa nach China und vice versa zu
19 transportieren.
- 20 Die Seeroute ist eine strategische Fokussierung auf Häfen, die unter chinesischem
21 Einfluss für die chinesische Handelsschifffahrt wichtig sind.
- 22 **I: Welche Rolle spielt die Neue Seidenstraße allgemein für Österreich?**
- 23 E5: Die Neue Seidenstraße könnte ein wichtiger Motor für Österreich sein, seine
24 Exporte in die Länder an der Neuen Seidenstraße überproportional zu steigern.
- 25 I: Landroute oder Seeroute, wo sehen Sie das größere Potenzial für Österreich?
- 26 E5: Eindeutig in der Landroute
- 27 I: Wie stehen Sie der Aussage, „Je mehr sich Österreich in den Bahnausbau involviert,
28 umso besser dockt Österreich (auch durch Anschluss an die MOEL) an die Neue
29 Seidenstraße an“, gegenüber?
- 30 E5: Grundsätzlich richtig!
- 31 I: Inwiefern soll und kann sich Österreich im Bahnausbau zwischen China und Europa
32 selbst aktiv/ gestalterisch zeigen?
- 33 E5: Österreichs Beitrag dazu kann schon in Relation an der gesamten Länge der Neuen
34 Seidenstraße nur ein geringer sein. Das know how österreichischer Firmen im Bereich
35 Bahnausbau und der gesamten Logistik birgt jedoch großes Potenzial, welches im
36 Rahmen einer gesamteuropäischen Strategie zum Einsatz kommen sollte.

37 **I:** Inwiefern kann nun Österreich an die Neue Seidenstraße anschließen?
38 **E5:** Meine Überzeugung in dieser Frage ist, dass die Mitgliedsstaaten der Europäischen
39 Union abgestimmt durch die Europäische Kommission nur gemeinsam erfolgreich
40 werden sein, um in den Verhandlungen mit China und Russland als gleichwertige
41 Partner ernst genommen werden.
42 **I:** Die Frage steht im Raum, ob und wo womöglich man in Österreich einen KLV-
43 Terminal errichten soll, um noch besser an die Neue Seidenstraße angebunden zu sein.
44 Wie stehen Sie der Errichtung eines KLV- Terminals in Österreich gegenüber?
45 **E5:** Diese Frage muss von der Politik entschieden werden und aufgrund der
46 Erfahrungen in Österreich sind solche Projekte äußerst langwierig und fast nicht mehr
47 „durchzubringen“.
48 **I:** Worin sehen Sie grundsätzlich die Chancen der Errichtung eines Terminals auf
49 österreichischem Staatsgebiet? Welche Nutzen birgt der Terminal für Österreich?
50 **E5:** Ein Terminal auf österreichischem Staatsgebiet wäre zunächst ein Gewinn für die
51 gesamte Speditions-, Logistik- und Güterbeförderungsbranche und würde zur
52 Schaffung von zahlreichen Arbeitsplätzen führen.
53 Andererseits müsste sichergestellt werden, dass sich das gesamte Projekt
54 wirtschaftlich rechnet und nicht zu einem Fass ohne Boden für das eingesetzte
55 Steuergeld entwickelt.
56 **I: Welche Probleme oder welche wirtschaftlichen/ gesellschaftlichen/
57 umweltpolitischen Schwierigkeiten könnten entstehen, wenn der Terminal nicht in
58 Österreich, sondern wo anders im osteuropäischen Raum errichtet wird?**
59 **E5:** Kernfrage ist unabhängig vom Standort: ist eine wirtschaftliche Nutzung (und das
60 heißt zumindest „eine schwarze Null“) möglich oder nicht.
61 **I:** Wenn Sie einen Blick in die Zukunft wagen, wie wird sich die Situation rund um die
62 Neue Seidenstraße entwickeln?
63 **E5:** Bis heute hat das Projekt zumindest auf der Landroute noch nicht wirklich Fahrt
64 aufgenommen. Es wird daher viel davon abhängen, ob die beteiligten Staaten wirklich
65 als beteiligte Staaten willkommen sind und das gesamte Projekt nicht nur „eine
66 chinesische Einbahnstraße“ ist. Alles in allem aber wäre es eine zukunftssträchtige
67 Chance, jedoch muss diese permanent überprüft werden, ob die politischen Umstände
68 ein solches Projekt auch zulassen.
69 **I:** Wie wird sich die Situation insbesondere für Österreich entwickeln? Was passiert,
70 wenn es zur Verlängerung der Breitspur kommt/ nicht kommt? Was passiert, wenn es
71 zur Realisierung des Terminals kommt/ nicht kommt?
72 **E5:** Die Neue Seidenstraße ist nach meiner Auffassung nicht davon abhängig, ob es zu
73 einer Verlängerung der Breitspurbahn kommt oder nicht. Der erste China-Zug, welcher
74 das Cargo Center Graz erreicht hat, zeigt, dass diese Fragen zweitrangig sind.
75 Essenziell für das Projekt „Neue Seidenstraße“ ist: können wirtschaftliche Verkehre auf
76 dem Landweg zwischen China und Europa und vice versa wirtschaftlich erfolgreich und
77 ohne politische Hemmnisse auf der gesamten Strecke in einer vernünftigen Zeit
78 abgewickelt werden oder nicht.

