

**T.C.
TÜRKISCH-DEUTSCHE UNIVERSITÄT
INSTITUT FÜR SOZIALWISSENSCHAFTEN
INTERKULTURELLES MANAGEMENT MASTERPROGRAMM**

**DIE BEDEUTUNG DER “BELT AND ROAD INITIATIVE”
CHINAS FÜR EUROPA**

MASTERARBEIT

Büşra ÖZDURAN

**BETREUER
Prof. Dr. Ernst STRUCK**

Istanbul, Juli 2024

**T.C.
TÜRKISCH-DEUTSCHE UNIVERSITÄT
INSTITUT FÜR SOZIALWISSENSCHAFTEN
INTERKULTURELLES MANAGEMENT MASTERPROGRAMM**

**DIE BEDEUTUNG DER “BELT AND ROAD INITIATIVE”
CHINAS FÜR EUROPA**

MASTERARBEIT

**Büşra ÖZDURAN
(218112011)**

**BETREUER
Prof. Dr. Ernst STRUCK**

Istanbul, Juli 2024

T.C.
TÜRKISCH-DEUTSCHE UNIVERSITÄT
INSTITUT FÜR SOZIALWISSENSCHAFTEN
INTERKULTURELLES MANAGEMENT MASTERPROGRAMM

DIE BEDEUTUNG DER “BELT AND ROAD INITIATIVE”
CHINAS FÜR EUROPA

MASTERARBEIT

Büşra ÖZDURAN
(218112011)

Abgabedatum	:	29.07.2024
Datum der Masterprüfung	:	17.09.2024
Betreuer	:	Prof. Dr. Ernst STRUCK
Kommissionsmitglieder	:	Prof. Dr. Ernst STRUCK Prof. Dr. Claus Detlev QUINTERN Dr. Muhammet Sait DURAN

Istanbul, Juli 2024

DANKSAGUNG

An dieser Stelle möchte ich mich ganz herzlich bei all den Personen bedanken, die mich bei der Erstellung dieser Masterarbeit unterstützt haben.

Mein Dank gilt zunächst meinem Betreuer, Herrn Prof. Dr. Ernst Struck, der durch seine konstruktiven Anregungen und Unterstützung maßgeblich zum Gelingen dieser Arbeit beigetragen hat.

Ferner möchte ich mich bei allen Teilnehmern für Ihre Informationsbereitschaft und wertvollen Beiträge bedanken.

Abschließend möchte ich meiner Familie meinen tiefsten Dank aussprechen, die mich während meines gesamten Studiums in all meinen Entscheidungen unterstützt und mir stets mit Verständnis zur Seite gestanden hat.

Büşra Özduvan

Juli, 2024

INHALTSVERZEICHNIS

DANKSAGUNG	i
INHALTSVERZEICHNIS	ii
ÖZET	v
ZUSAMMENFASSUNG	vii
ABSTRACT	ix
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	xi
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	xiii
TABELLENVERZEICHNIS	xiv
A. EINLEITUNG	1
B. EINFÜHRUNG IN DIE THEORIE	4
1. CHINAS WIRTSCHAFTSPOLITISCHE ENTWICKLUNG AB 1978 BIS IN DIE GEGENWART	4
1.1. Die Reform- und Öffnungspolitik von Deng Xiaoping und die Rückkehr Chinas zum Multilateralismus	4
1.2. Der wirtschaftliche Aufstieg Chinas unter der Führung von Xi Jinping und die Pläne, Strategien sowie Ziele Chinas für die Verwirklichung des “großen chinesischen Traums”	9
2. DIE NEUE SEIDENSTRASSE “BELT AND ROAD INITIATIVE”	12
2.1. Die historische Seidenstraße und die Anfänge des “Great Game” in Zentralasien	12
2.2. Die Idee einer “Neuen Seidenstraße” und das Konzept hinter Chinas “Belt and Road Initiative”	19
2.3. Der Verlauf der “Belt and Road Initiative”	23

2.3.1.	“Silk Road Economic Belt” – Die Wirtschaftskorridore über Land von China bis nach Europa.....	24
2.3.2.	“21st Century Maritime Silk Road” – Die maritime Route und ihre Anbindung an die Wirtschaftskorridore.....	31
2.4.	Die “Polare Seidenstraße”.....	33
2.5.	Die “Digitale Seidenstraße”.....	35
2.6.	Die “Weltraumseidenstraße”.....	37
2.7.	Die Finanzierung der “Belt and Road Initiative”.....	39
2.8.	Die “Belt and Road Initiative” als strategisches Instrument zur Ausweitung des geopolitischen Einflusses Chinas.....	43
3.	DIE ENTWICKLUNG DER POLITISCHEN UND WIRTSCHAFTLICHEN BEZIEHUNGEN ZWISCHEN CHINA UND DER EUROPÄISCHEN UNION.....	47
3.1.	Die Handels- und Wirtschaftsbeziehungen zwischen China und der Europäischen Union.....	47
3.2.	Die Schaffung eines rechtlichen Rahmens zur Förderung ausgewogener Handels- und Wirtschaftsbeziehungen zwischen China und der Europäischen Union: Stand und aktuelle Herausforderungen.....	52
3.3.	Die neuen Initiativen und Projekte der Europäischen Union.....	56
3.3.1.	Die “Global Gateway Initiative”.....	56
3.3.2.	Der “India-Middle East-Europe Economic Corridor”.....	59
C.	EMPIRISCHE UNTERSUCHUNG.....	62
4.	FORSCHUNGSMETHODIK: LEITFADENGESTÜTZTE EXPERTENINTERVIEWS.....	62
4.1.	Auswahl der Interviewpartner.....	64
4.2.	Interviewleitfaden.....	67
4.3.	Datenerhebung.....	68
4.4.	Auswertung der erhobenen Daten.....	69
5.	ERGEBNISSE.....	71
5.1.	Die “Belt and Road Initiative” und ihre Transportkorridore für den Handel zwischen China und Europa.....	71
5.1.1.	Die maritimen Verbindungen der “Belt and Road Initiative”.....	71
5.1.2.	Die Landverbindungen der “Belt and Road Initiative”.....	74

5.1.3.	Die Rolle der Türkei als Transitland im Rahmen der “Belt and Road Initiative”	78
5.2.	Die Bedeutung der “Belt and Road Initiative” für den europäischen Außenhandel mit China	79
5.2.1.	Die Neubewertung der China-Strategie in Europa	79
5.2.2.	Decoupling oder De-Risking? Die Debatte um das Handelsbilanzdefizit der EU mit China	82
5.2.3.	Der globale Technologie- und Innovationswettbewerb: China und die EU	86
5.2.4.	Die Divergenz zwischen Wirtschaft und Politik in der europäischen China-Strategie	88
5.3.	Die Rolle der “Belt and Road Initiative” im europäischen Außenhandel mit Drittstaaten	90
5.4.	Die unerfüllten Erwartungen Europas an die “Belt and Road Initiative”	93
5.5.	Die möglichen Alternativen zur “Belt and Road Initiative”	95
5.5.1.	Finanzielle Herausforderungen bei der “Global Gateway Initiative” und dem “IMEC”-Korridor	95
5.5.2.	Geopolitische Herausforderungen und die Rolle der Regionalmächte Türkei und Indien in der “Global Gateway Initiative” und dem “IMEC”-Korridor	98
5.5.3.	Die koloniale Vergangenheit des Westens - ein Erfolgshindernis	100
5.5.4.	Partnerschaft statt Rivalität - die Notwendigkeit der Zusammenarbeit im internationalen Handel	102
6.	LIMITATIONEN DER UNTERSUCHUNG	104
7.	SCHLUSSBETRACHTUNG	105
	LITERATURVERZEICHNIS	111
	ANHÄNGE	
	ANHANG A: INTERVIEWAUSZÜGE IN ORIGINALSPRACHE	126
	ANHANG B: INTERVIEWLEITFADEN	131
	ANHANG C: KODIERLEITFADEN	133
	ANHANG D: EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG	139

ÖZET

ÇİN'İN “KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ”NİN AVRUPA İÇİN ÖNEMİ

Çin hükûmeti tarafından 2013 yılında başlatılan Kuşak ve Yol Girişimi (KYG), altyapı projelerine kapsamlı yatırımlar aracılığıyla kıtalar arası bağlantırlığı teşvik etme ve katılımcı ülkelere ekonomik, siyasi ve sosyal alanlarda iş birliği fırsatları yaratma amacını gütmektedir. Kuruluşundan bu yana, Çin'in Avrupa'ya yaptığı yatırımlar, tamamen reddedilmekten KYG'ye aktif katılıma kadar çeşitli tepkilere yol açmıştır. Ancak son dönemde yaşanan uluslararası gelişmeler, Avrupa'nın Çin'e yönelik stratejisinin yeniden belirlenmesine ilişkin ortak çağrıyla güçlendirmiş ve Çin ile olası bir “decoupling” ve “de-risking” tartışmasını gündeme getirmiştir. Çin'in KYG ile birlikte artan etkisine karşılık olarak Avrupa Birliği tarafından alınan tedbirler kapsamında “Küresel Geçit Girişimi” kurulmuş ve “Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Ekonomik Koridoru”nun (IMEC) oluşumuna katkı sağlanmıştır. Bu çalışma, mevcut uluslararası gelişmeler ve sorunlar ışığında KYG'nin, AB'nin Çin ile olan dış ticareti açısından önemini belirlemeyi ve bunun “Küresel Geçit” ve “IMEC” girişimleri tarafından ne ölçüde etkilenebileceğini ortaya koymayı amaçlamıştır. Bu amaçla, veri toplama sürecinde uzmanlar ile görüşmeler, bir diğer ifadeyle mülakatlar, gerçekleştirilmiş ve elde edilen veriler içerik analizi tekniği kullanılarak sistematik bir şekilde çözümlenmiştir. Araştırmanın ortaya koyduğu sonuçlar, KYG'nin altyapı bağlantılarının gelişmesine ve Avrupa-Çin ticari ilişkilerinin artmasına neden olduğunu göstermiştir. AB, artan taşımacılık performansına bağlı olarak üçüncü ülkelerle olan dış ticaretini artırabilmiştir. Öte yandan, ticaret ortaklarının çeşitlendirilmesinde KYG'nin bir etkisi olmamıştır. KYG'nin bir sonucu olarak Avrupa'nın Çin'e giderek daha bağımlı hale geldiği ve bu girişimin AB-Çin ticari ve ekonomik ilişkilerinde artan bir dengesizliğe yol açtığı tespit edilmiştir. Çinli şirketler KYG aracılığıyla Avrupa pazarına daha rahat erişim sağlarken, Avrupalı şirketlerin Çin pazarına erişiminde kısıtlamaların sürdürüldüğü görülmüştür. Pazara erişimdeki bu eşitsizlikler, AB'nin Çin ile olan ticaret açığını derinleştirmiştir. Ancak Avrupa ve Çin

tarafında gözlemlenen eğilimler doğrultusunda ticaret dengesinin zaman içerisinde daha dengeli bir hale geleceği öngörülmüştür. Çalışma aynı zamanda Avrupa içinde ve dışında faaliyet gösteren Avrupalı şirketlerin, KYG'nin bir sonucu olarak rekabet avantajlarını ve pazar paylarını Çin'in devlet destekli şirketlerine karşı kaybettiklerini ortaya koymuştur. Bunların yanı sıra AB'nin Çin ile en temel sorununun, teknolojik liderlik konusunda Çin ile rekabete girmiş olması olduğu belirlenmiştir. Bu bağlamda Çin'in "Dijital İpek Yolu"nun, artan güvenlik endişeleri nedeniyle çoğu Avrupa ülkesi için bir seçenek oluşturmadığı gözlemlenmiştir. Çalışmada, Avrupa ülkelerinin KYG'ye ilişkin beklentilerinin ekonomik ve siyasi açıdan yeterli düzeyde karşılanamadığı sonucuna varılmıştır. KYG'nin Avrupa için ne bir kazan-kazan durumu sağladığı ne de bir oyun değiştirici olarak görülebileceği değerlendirilmiştir. AB'nin "de-risking" önlemleri sonuç verebilecek olsa da Avrupa'nın Çin'den tamamen ayrışması mümkün görülmemiştir. Bunun nedeni Çin ile olan karşılıklı bağımlılıkların ve Çin'in uluslararası alandaki etkisinin fazlasıyla artmış olmasıdır. Öte yandan, "Küresel Geçit" ve "IMEC" girişimlerinin KYG'ye bir alternatif oluşturmadığı tespit edilmiştir. Ancak Avrupa Birliği'nin tespit edilen sorunların üstesinden gelmesi halinde, KYG'nin Avrupa'nın Çin ile olan dış ticareti açısından değer kaybına uğrayabileceği öngörülmüştür. Avrupalı şirketlerin henüz tamamıyla AB destekli ticaret yollarına ve altyapı projelerine erişim sağlayamadıkları için, KYG'nin altyapı ağını kullanmaya devam edecekleri anlaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Kuşak ve Yol Girişimi, Yeni İpek Yolu, Avrupa, Çin, Ticaret

Tarih: 29.07.2024

ZUSAMMENFASSUNG

DIE BEDEUTUNG DER “BELT AND ROAD INITIATIVE” CHINAS FÜR EUROPA

Seit ihrer Einführung durch die chinesische Regierung im Jahre 2013 verfolgt die “Belt and Road Initiative” (BRI) das Ziel, durch umfangreiche Investitionen in Infrastrukturprojekte die interkontinentale Konnektivität zu fördern und Kooperationsmöglichkeiten mit den beteiligten Ländern in den Bereichen Wirtschaft, Politik und Gesellschaft zu schaffen. Die chinesischen Investitionen in Europa haben seit Beginn unterschiedliche Reaktionen hervorgerufen, die von vollständiger Ablehnung bis hin zu aktiver Beteiligung an der Initiative reichen. Die jüngsten internationalen Ereignisse haben schließlich die gemeinsame Forderung nach einer Neuausrichtung der europäischen China-Strategie verstärkt und die Diskussion, um ein mögliches “Decoupling” sowie “De-Risking” von China in den Mittelpunkt gerückt. Zwei dieser Maßnahmen als Antwort der EU auf den wachsenden Einfluss Chinas im Rahmen der BRI sind die Gründung der “Global Gateway Initiative” und die Beteiligung an der Initiierung des “India-Middle East-Europe Economic Corridor” (IMEC). Ziel dieser Arbeit ist es, die Bedeutung der “Belt and Road Initiative” für den europäischen Außenhandel mit China vor dem Hintergrund aktueller Entwicklungen und Herausforderungen zu ermitteln und zu untersuchen, inwieweit diese durch die Initiativen “Global Gateway” und “IMEC” beeinflusst werden könnte. Zur Datenerhebung wurden leitfadengestützte Experteninterviews durchgeführt und anschließend mittels der qualitativen Inhaltsanalyse systematisch ausgewertet. Die Ergebnisse der Untersuchung zeigen, dass die BRI zu einer verbesserten Infrastrukturkonnektivität und einer Intensivierung der europäisch-chinesischen Handelsbeziehungen geführt hat. Auch mit Drittstaaten hat die EU ihren Außenhandel durch die erhöhte Transportleistung steigern können. Die Diversifizierung der Handelspartner hingegen wurde durch die Initiative nicht beeinflusst. Es stellte sich heraus, dass infolge der BRI eine zunehmende

Abhängigkeit Europas gegenüber China und ein wachsendes Ungleichgewicht in den europäisch-chinesischen Handels- und Wirtschaftsbeziehungen entstanden ist. Während chinesische Unternehmen durch die Initiative einen verbesserten Zugang zum europäischen Markt erhalten haben, bestehen umgekehrt weiterhin Restriktionen für den Zugang europäischer Unternehmen zum chinesischen Markt. Die ungleichen Marktzugangschancen haben das bestehende Handelsdefizit mit China weiter verschärft. Allerdings lassen die identifizierten Tendenzen auf europäischer und chinesischer Seite einen zunehmenden Ausgleich in der Handelsbilanz erwarten. Die Untersuchung hat ergeben, dass europäische Unternehmen sowohl innerhalb als auch außerhalb Europas infolge der BRI zunehmend ihre Wettbewerbsvorteile und Marktanteile an staatlich subventionierte Unternehmen aus China verloren haben. Die zentrale Herausforderung für die EU besteht jedoch im Wettbewerb mit China um die Technologieführerschaft. Vor dem Hintergrund wachsender sicherheitspolitischer Bedenken stellt die "Digitale Seidenstraße" für die meisten europäischen Länder keine Option dar. Aus den Ergebnissen geht hervor, dass die Erwartungen aus Sicht der europäischen Länder an die BRI weder aus wirtschaftlicher noch aus politischer Sicht in ausreichendem Maße erfüllt werden konnten. Die BRI stellt weder eine Win-Win-Situation dar, noch kann sie als Game-Changer für Europa gewertet werden. Obwohl De-Risking-Maßnahmen Erfolge bringen können, ist ein vollständiges Decoupling von China nicht zu erwarten. Dafür sind die Interdependenzen und der Einfluss Chinas im internationalen Raum bereits zu sehr gewachsen. Es hat sich gezeigt, dass "Global Gateway" und "IMEC" keine Alternative zur BRI darstellen. Sollte es der Europäischen Union jedoch gelingen, die festgestellten Herausforderungen zu bewältigen, könnte die BRI für den europäischen Außenhandel mit China einen erheblichen Bedeutungsverlust erfahren. Da europäische Unternehmen bis dahin nicht vollständig auf die von der EU geförderten Handelsrouten und Infrastrukturprojekte setzen können, werden sie das Infrastrukturnetz der BRI weiterhin nutzen.

Schlüsselwörter: Belt and Road Initiative, Neue Seidenstraße, Europa, China, Handel

Datum: 29.07.2024

ABSTRACT

THE IMPORTANCE OF CHINA’S “BELT AND ROAD INITIATIVE” FOR EUROPE

Since its launch by the Chinese government in 2013, the “Belt and Road Initiative” (BRI) has pursued the goal of promoting intercontinental connectivity through extensive investment in infrastructure projects and creating opportunities for economic, political and social cooperation with the countries involved. Since its inception, Chinese investment in Europe has elicited varied reactions, ranging from outright rejection to active participation in the BRI. However, recent international developments have reinforced the common call for a reorientation of the European China strategy and have brought the discussion around a possible decoupling and de-risking of China to the fore. Two of the measures that have been taken in response to China's growing influence within the BRI are the founding of the “Global Gateway Initiative” and the participation in the initiation of the “India-Middle East-Europe Economic Corridor” (IMEC). The aim of this study is to determine the importance of the Belt and Road Initiative for European foreign trade with China against the background of current developments and challenges, and to examine the extent to which this could be influenced by the “Global Gateway” and “IMEC” initiatives. For data collection, guideline-based expert interviews were conducted and then systematically evaluated using qualitative content analysis. The findings of the study indicate that the BRI has led to improved infrastructure connectivity and intensified trade relations between the EU and China. The EU has also been able to increase its foreign trade with third countries as a result of the enhanced transport capacity. Conversely, the diversification of trading partners has not been affected by the Initiative. It has been determined that as a consequence of the BRI, Europe has become increasingly dependent on China, with a growing imbalance in EU-China trade and economic relations. While Chinese companies have gained improved access to the European market as a result of the BRI, there are still restrictions on European companies'

access to the Chinese market. These unequal market access opportunities have further exacerbated the existing trade deficit with China. However, the observed trends on both the European and Chinese sides indicate that the trade balance will gradually rebalance. The study shows that European companies, both within and outside Europe, have experienced a decline in their competitive advantages and market shares against state-subsidised companies from China as a result of the BRI. However, the main challenge for the EU is the competition with China for technological leadership, which is why the “Digital Silk Road” is not a viable option for most European countries due to growing security concerns. The study concludes that the expectations of the European countries regarding the BRI have not been adequately fulfilled, either economically or politically. The BRI does not represent a win-win situation, nor can it be regarded as a game changer for Europe. While de-risking measures can be effective, a complete decoupling from China is not expected. The interdependencies with China and its influence in the international arena have already grown to a significant extent. It became clear that “Global Gateway” and “IMEC” do not represent an alternative to the BRI. However, should the European Union succeed in overcoming the challenges identified, the BRI could experience a considerable loss of importance for European foreign trade with China. As European companies will not be able to fully rely on EU-supported trade routes and infrastructure projects until then, they will continue to use the BRI infrastructure network.

Keywords: Belt and Road Initiative, New Silk Road, Europe, China, Trade

Date: 29.07.2024

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ADB	: Asian Development Bank
AIIB	: Asian Infrastructure Investment Bank
ASEAN	: Association of Southeast Asian Nations
BIP	: Bruttoinlandsprodukt
BMAW	: Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft
BMF	: Bundesministerium der Finanzen
BMI	: Bundesministerium des Innern und für Heimat
BRI	: Belt and Road Initiative
BTK	: Baku-Tiflis-Kars
CAI	: Comprehensive Agreement on Investment
CCIEE	: China Centre for International Economic Exchanges
DSR	: Digital Silk Road
EC	: European Commission
EBRD	: European Bank for Reconstruction and Development
EEAS	: European External Action Service
EIB	: European Investment Bank
ER	: Europäische Rat
EUSPA	: The European Union Agency for the Space Programme
FDI	: Foreign Direct Investment
FJP	: Fünfjahresplan
GPS	: Global Positioning System
GSA	: The European Global Navigation Satellite Systems Agency
IMEC	: India-Middle East-Europe Economic Corridor
INTPA	: Generaldirektion Internationale Partnerschaften
IWF	: Internationaler Währungsfonds
KP	: Kommunistische Partei
KPCh	: Kommunistische Partei Chinas

LAK	: Lateinamerika und Karibik
MERICS	: Mercator Institute for China Studies
MPAC 2025	: Masterplan on ASEAN Connectivity 2025
MSR	: Maritime Silk Road
NDB	: New Development Bank
Rat	: Rat der Europäischen Union
RMB	: Renminbi
SREB	: Silk Road Economic Belt
SCIO	: The State Council Information Office Of China
SSR	: Space Silk Road
SWZ	: Sonderwirtschaftszone
TEN-T	: Trans-European Transport Network
UAB	: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
UNDP	: United Nations Development Programme
VR	: Volksrepublik
WTO	: Welthandelsorganisation
YSSB	: Yavuz Sultan Selim Brücke
ZK	: Zentralkomitee

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

	<u>SEITE</u>
Abbildung 2.1 Die alte Seidenstraße.....	13
Abbildung 2.2 Die Teilstrecke zwischen Dunhuang und Kashgar.....	14
Abbildung 2.3 Die alte Seidenstraße unter mongolischer Herrschaft.....	16
Abbildung 2.4 Die Mitglieder der Belt and Road Initiative.....	21
Abbildung 2.5 Die fünf Kooperationsfelder der Belt and Road Initiative.....	22
Abbildung 2.6 Die Korridore der Belt and Road Initiative.....	23
Abbildung 2.7 Der Mittlere Korridor.....	28
Abbildung 2.8 Die Route der Yavuz Sultan Selim Brücke.....	29
Abbildung 2.9 Die Route der Eisenbahnlinie Halkalı-Kapıkule.....	30
Abbildung 2.10 Die Digitale Seidenstraße.....	35
Abbildung 2.11 Abkommen der LAK-Länder im Rahmen der Belt and Road Initiative.....	44
Abbildung 3.1 Das Medusa-Glasfasernetz	58
Abbildung 3.2 Der India-Middle East-Europe Economic Corridor.....	60

TABELLENVERZEICHNIS

SEITE

Tabelle 2.1 Entfernungen zwischen Häfen bei Nutzung verschiedener Routen.....	34
Tabelle 2.2 Geografische Aufteilung der Einnahmen in der GNSS-Industrie.....	38
Tabelle 3.1 EU-Warenhandelsbilanz mit China im Jahre 2023.....	48
Tabelle 4.1 Klassifizierung der Interviews nach dem Grad der Standardisierung....	63
Tabelle 4.2 Liste der Interviewpartner.....	65

A. EINLEITUNG

Die “Belt and Road Initiative” (BRI), auch bezeichnet als die Neue Seidenstraße, wurde im Herbst 2013 von dem chinesischen Staats- und Parteichef Xi Jinping an der Nasarbajew Universität in Kasachstan verkündet (Hartmann et al., 2017, S. 8). Seit ihrer Gründung verfolgt die Initiative das Ziel, mittels umfassender Infrastrukturinvestitionen ein breit angelegtes Infrastrukturnetz zu schaffen, das durch Projekte wie den Ausbau transregionaler Verkehrsverbindungen, den Bau von Häfen, Flughäfen und Energieanlagen sowie die Verlegung von Öl- und Gaspipelines unterstützt werden soll (Schmidt, 2021, S. 125). Das BRI-Netzwerk umfasst zwei Hauptrouten: die landgestützte Route, auch “Silk Road Economic Belt” (SREB) genannt, mit den sechs Wirtschaftskorridoren und die “21st Century Maritime Silk Road” (MSR), die China über Seewege mit Südostasien, Südasien, Afrika und Europa verbindet (Morazán, 2020, S. 5). China hat inzwischen die ursprünglichen Routen um neue Dimensionen in den Bereichen Digitalisierung, Gesundheit, Weltraum und Arktis erweitert, um die Initiative an globale Entwicklungen anzupassen und neue Möglichkeiten der Zusammenarbeit zu schaffen (Schmidt, 2021, S. 125).

Europa spielt in der Belt and Road Initiative eine zentrale Rolle, da es einer der wichtigsten Zielmärkte für chinesische Exporte ist. Dies zeigt sich in den umfangreichen Investitionen Chinas in europäische Infrastrukturprojekte, die aus chinesischer Sicht eine Win-Win-Situation für alle Beteiligten darstellen. Trotz der Tatsache, dass auch China ein wichtiger Partner der EU ist, lässt sich eine zunehmende Zurückhaltung europäischer Länder gegenüber der Volksrepublik und somit auch der Belt and Road beobachten. Dabei stehen Fragen der nationalen Sicherheit, wirtschaftliche Abhängigkeiten und geopolitische Einflüsse im Mittelpunkt der Debatten, die in den letzten Jahren durch internationale Ereignisse zusätzlich an Intensität gewonnen haben. Die öffentliche Forderung nach einer Neubewertung Chinas veranlasste Akteure aus Wirtschaft und Politik dazu, ihre Beziehungen zu China einer kritischen Überprüfung zu unterziehen. So

hat die EU als strategische Antwort auf die BRI 2021 die “Global Gateway Initiative” ins Leben gerufen und im vergangenen Jahr in Zusammenarbeit mit internationalen Partnern an der Initiierung des “India-Middle East-Europe Economic Corridor” (IMEC) mitgewirkt.

Ausgehend von der geschilderten Ausgangssituation verfolgt die vorliegende Forschungsarbeit das Ziel, die Bedeutung der “Belt and Road Initiative” für den europäischen Außenhandel mit China vor dem Hintergrund aktueller Entwicklungen und Herausforderungen näher zu untersuchen. Dabei soll die folgende Forschungsfrage beantwortet werden: *Welche Bedeutung hat die “Belt and Road Initiative” für den europäischen Außenhandel mit China?* Die Hauptforschungsfrage wurde um eine Unterfrage ergänzt, die einen aktuellen, für die Untersuchung relevanten Aspekt aufgreift, um eine genauere Analyse des Forschungsthemas zu ermöglichen. Diese lautet: *Inwieweit können die Initiativen “Global Gateway” und “IMEC” die Bedeutung der “Belt and Road Initiative” für den europäischen Außenhandel mit China beeinflussen?* Zur Datenerhebung werden leitfadengestützte Experteninterviews durchgeführt. Die gewählte Methode soll es ermöglichen, durch die gezielte Befragung von Experten mit langjähriger Expertise einen tiefen Einblick in die Thematik zu erhalten und darauf aufbauend eine fundierte Analyse durchzuführen. Die Auswertung der Interviews erfolgt mit Hilfe der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring.

Die vorliegende Arbeit ist in einen theoretischen und einen empirischen Teil gegliedert und besteht aus insgesamt sieben Kapiteln. Im Rahmen des Theorieteils wird zunächst die Entwicklung Chinas von der Reform- und Öffnungsperiode bis in die Gegenwart beschrieben und anschließend die aktuellen Pläne, Strategien sowie Ziele Chinas vorgestellt. Im zweiten Kapitel erfolgt eine Beschreibung über die historische Entwicklung der Seidenstraße von der Antike über die Zeit des “Great Game” in Zentralasien bis hin zur heutigen Idee einer “Neuen und Modernen Seidenstraße”. Ziel ist es, durch die Vermittlung von Vorkenntnissen über die historische und geopolitische Entwicklung in der Region eine bessere Einordnung der Initiative zu ermöglichen. Anschließend erfolgt eine umfangreiche Darstellung der BRI, die den Verlauf und Umfang der Korridore, die verschiedenen Teilinitiativen, die Finanzierung sowie die Bedeutung der Initiative als geostrategisches Instrument umfasst. Im letzten Abschnitt des Theorieteils werden die Handels- und Wirtschaftsbeziehungen zwischen China und

der Europäischen Union, einschließlich der rechtlichen Rahmenbedingungen, der Veränderungen in der europäischen China-Strategie sowie die als Alternative zur BRI diskutierten Initiativen “Global Gateway” und “India-Middle East-Europe Economic Corridor” (IMEC), vorgestellt. Im empirischen Teil der Arbeit wird zunächst die ausgewählte Methodik der leitfadengestützten Experteninterviews erläutert und anschließend die Auswahl der Interviewpartner, die Entwicklung des Interviewleitfadens und das Vorgehen bei der Datenerhebung und -auswertung im Detail beschrieben. Im Anschluss werden die Ergebnisse der empirischen Untersuchung präsentiert und interpretiert. Nach einer Beschreibung der Limitationen schließt die Arbeit im siebten Kapitel mit einer zusammenfassenden Schlussbetrachtung ab.

B. EINFÜHRUNG IN DIE THEORIE

1. CHINAS WIRTSCHAFTSPOLITISCHE ENTWICKLUNG AB 1978 BIS IN DIE GEGENWART

Die Volksrepublik China hat sich in den vergangenen Jahrzehnten zu einer globalen Wirtschaftsmacht entwickelt und spielt heute eine zentrale Rolle in internationalen Entscheidungsprozessen (Taylor & Jaussaud, 2018, S. 1). Dennoch mangelt es in europäischen Ländern wie Deutschland häufig an fundierten Kenntnissen über die chinesische Gesellschaft und Geschichte. Dies führt zu unrealistischen Erwartungen an China und erschwert die Einordnung seiner Entwicklung erheblich (Loitsch, 2019, S. 36). Um ein tieferes Verständnis für die wirtschaftlichen und geopolitischen Ambitionen Chinas zu schaffen, wird in den nachfolgenden Kapiteln zunächst die Entwicklung des Landes von der Reform- und Öffnungsperiode bis in die Gegenwart beschrieben und anschließend die aktuellen Pläne, Strategien und Ziele Chinas dargestellt.

1.1. DIE REFORM- UND ÖFFNUNGSPOLITIK VON DENG XIAOPING UND DIE RÜCKKEHR CHINAS ZUM MULTILATERALISMUS

Mit dem Tod von Mao Zedong im Jahre 1976 wurde eine neue Ära in China eingeleitet, die von den Reformen des neuen Staatspräsidenten Deng Xiaoping geprägt wurde. Die Umsetzung der sogenannten “Vier Modernisierungen” in den Bereichen Industrie, Landwirtschaft, Landesverteidigung sowie Wissenschaft und Technik stellte ein zentrales Anliegen seiner Politik dar, um den Lebensstandard der chinesischen Bevölkerung nachhaltig zu erhöhen. Gleichzeitig lehnte die KP-Führung die marktwirtschaftlich-kapitalistischen Methoden des Westens ab, da sie die westlich

geprägten “bourgeoisien” Wertvorstellungen nicht mit der chinesischen Tradition in Verbindung bringen wollte. Stattdessen fokussierte die Partei sich auf die “Weiterentwicklung des Marxismus-Leninismus” unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Modernisierungserfordernisse Chinas. Es hieß: “Armut ist nicht Sozialismus. Sozialismus ist dazu da, die Armut zu beseitigen.” (Heilmann, 2016, S. 32).

Im Dezember 1978 wurde die erste Phase der marktorientierten Reformen beschlossen, die einschließlich der zweiten Phase (ab 1984) bis etwa 1991 andauerten. Das Zentralkomitee (ZK) der Kommunistischen Partei Chinas (KPCh) leitete die Liberalisierungsschritte sowie eine sukzessive Öffnung nach außen ein. Ein entscheidender Schritt in der wirtschaftlichen Umgestaltung Chinas war der Entkollektivierungsprozess im Agrarsektor, in dessen Verlauf durch eine Reihe von Maßnahmen das kommunale System durch ein familienbasiertes Haushaltsproduktionssystem ersetzt wurde. Durch die Zulassung privater Kleinunternehmen in der Industrie konnten 98 Prozent aller bäuerlichen Haushalte an der Produktion eigenverantwortlich teilnehmen und ihre Güter auf dem Markt verkaufen (Hart-Landsberg & Burkett, 2005, S. 40, 43, 46). In der Folgezeit etablierten sich zahlreiche Bauernmärkte, die den Bauern hohe Gewinne und den sozialen Aufstieg für einige Jahre in die wohlhabenderen Schichten der Bevölkerung ermöglichten (Hartmann, 2006, S. 54).

Um das notwendige Kapital für die industrielle Modernisierung zu beschaffen, wurde 1979/80 die wirtschaftliche Außenöffnung durch die Einrichtung der ersten vier Sonderwirtschaftszonen (SWZ) in den Provinzen Guangdong und Fujian (Shenzhen, Zhuhai, Shantou und Xiamen) beschleunigt (Heilmann, 2016, S. 70; Cho, 2005, S. 602). In diesen SWZ konnten ausländische Investoren Produktionsstätte errichten und von den niedrigen Steuersätzen vor Ort profitieren (Hartmann, 2006, S. 54). Währenddessen blieb der Außenhandel unter strenger staatlicher Kontrolle. Die staatliche Regulierung umfasste die Export- und Importplanung, die administrative Kontrolle der Lizenzpflicht, die Kontrolle des Kapital- und Devisenverkehrs sowie die Festlegung von Außenhandelsquoten (Cho, 2005, S. 603–604).

Die Einbindung Chinas in die bestehende regionale und internationale Weltwirtschaftsordnung war für die Fortsetzung der Wirtschaftsreformen unabdingbar geworden. Deng Xiaoping sah es zunächst als erforderlich an, ein stabiles internationales

Umfeld zu schaffen, das durch die Rückkehr zur “Multipolarität” gewährleistet werden sollte (Clarke, 2017, S. 75). So begann die KP-Führung in der Außenpolitik unter dem Motto “Frieden und Entwicklung” aktiv Kontakte zu den westeuropäischen Ländern sowie den USA zu knüpfen und die seit langem bestehenden Konflikte mit den Nachbarstaaten zu lösen (Huang, 2012, S. 54; Clarke, 2017, S. 75).

Die Phase der diplomatischen Annäherungen war nicht frei von Spannungen. Die Folgen kolonialer Eingriffe aus der Vergangenheit erschwerten die Kooperationen erheblich (Holbig, 2021, S. 4). Deng Xiaoping versuchte zwar, internationale Konflikte weitgehend zu vermeiden, vertrat aber von Anfang an das Interesse einer territorialen Reintegration der Nachbarstaaten in die VR China und verkündete 1979 ausdrücklich den Wunsch nach einer “friedlichen Wiedervereinigung” (Mühlhahn, 2017, S. 242). Nach langwierigen Verhandlungen erfolgte schließlich 1997 die Rückgabe Hongkongs von Großbritannien an die Volksrepublik unter der Formel “Ein Land, zwei Systeme”. Damit wurde Hongkong für 50 Jahre (bis 2047) die Beibehaltung seines eigenen politischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Systems zugesichert. Neben Hongkong wurde 1999 auch Macau als Sonderverwaltungszone von Portugal an China überführt (Ohlberg, 2018, S. 30). Als besonders problematisch galt schon damals die Taiwan-Frage. Obwohl der US-Präsident Richard Nixon im Jahre 1973 versicherte, dass die USA weder die Unabhängigkeit der Insel unterstützen noch sie als Militärbasis nutzen würden, stieß Dengs Wunsch nach einer Wiedervereinigung bei westlichen Politikern auf Kritik (Holbig, 2021, S. 4). Im Westen wurde zum Teil befürchtet, dass mit der wirtschaftlichen Integration von Chinas Küstenregionen, Taiwan, Hongkong und der chinesischen Überseegemeinden in Asien, das Land eine dominierende Rolle in der Weltpolitik einnehmen könnte (Mühlhahn, 2017, S. 136). Die Formel “Ein Land, zwei Systeme” wurde von Taiwan als Unterwerfungsstrategie angesehen und abgelehnt. Unter dem Namen “Republik China” halten sie bis heute an ihrem Status als alternative Staatsordnung fest und werden in ihren Unabhängigkeitsbestrebungen von den Vereinigten Staaten unterstützt (Schmidt, 2018, S. 39-40).

Die wirtschaftlichen und politischen Maßnahmen zur Förderung des Wirtschaftswachstums führten zwar zu einem Anstieg des Exportvolumens, jedoch blieb der Exportanteil am Bruttoinlandsprodukt (BIP) zunächst nahezu unverändert und zeigte gegen Ende der 1980-er Jahre eine rückläufige Tendenz an. Die Subventionen für

Exportverluste und das Handelsbilanzdefizit erreichten Rekordhöhen. Da der Fokus Chinas zunächst nicht im Außenhandel lag, sondern allein als Ergänzung zum binnenwirtschaftlichen Wandel angesehen wurde, entschied man sich erst ab den 1990ern ein neues Model einzuführen (Cho, 2005, S. 604). Im Jahre 1992 verkündete die VR das wirtschaftliche Model der „sozialistischen Marktwirtschaft“, das die Liberalisierung des Außenhandels, die Schaffung einer marktgesteuerten Produktion und die Preisbildung für Handelsgüter vorsah. Es wurden schrittweise folgende Reformen umgesetzt:

- Anpassung der Inlandspreise an das Weltmarktniveau
 - Abschaffung der Import- und Exportplanungen
 - Abschaffung des Devisenquotensystems
 - Umsetzung von Zollsenkungen und Quotenabbau
 - Steuerliche und tarifäre Erleichterungen für den Exportsektor
 - Anpassung des Yuan an den inoffiziellen Devisenmarktkurs
- (Cho, 2005, S. 604-605).

Mit den steigenden Exportraten infolge der neuen Reformen, die etwa zur Hälfte auf ausländische Unternehmen zurückgeführt werden konnten, entstand eine duale Wachstumsstruktur, die einerseits aus einer von Staatsunternehmen gelenkten Binnenwirtschaft und andererseits aus einer von ausländischen Investoren dominierten Exportwirtschaft bestand (Cho, 2005, S. 606; 615).

Investoren zeigten großes Interesse an den extrem niedrigen Produktionskosten sowie dem stark expandierenden Absatzmarkt und machten China zur sogenannten “Fabrik der Welt” (Lehner, 2022, S. 385). Bereits im Jahre 2000 wurde ein Handelsüberschuss in Höhe von 48,3 Mrd. Euro erzielt. Der Exportanteil am BIP erreichte im selben Jahr 43,5 Prozent (Schmalz, 2011, S. 109). So schaffte es China noch 1997 unter die Top 10 der größten Handelsnationen der Welt aufzusteigen. Das immense Wachstum und die damit verbundenen Erfolge, die in so kurzer Zeit erzielt werden konnten, führten zu der Vision einer wettbewerbsfähigen Exportindustrie in der Außenhandelspolitik (Cho, 2005, S. 605).

Nach dem Tod von Deng Xiaoping setzten seine Nachfolger, Jiang Zemin (1999-2003) und später Hu Jintao (2003-2013), die auf Kooperation und Multilateralismus basierende Außenpolitik Dengs fort. China begann starke bilaterale Beziehungen zu den

postsowjetischen Staaten aufzubauen und übernahm 2001 die Führungsrolle bei der Gründung der multilateralen “Schanghaier Organisation für Zusammenarbeit” (Clarke, 2017, S. 76, 81). Darüber hinaus strebte China eine Normalisierung seiner Beziehungen zu Indien an. Auch zu Ländern in Afrika und Lateinamerika wurden aktiv bilaterale Beziehungen aufgebaut. Auf diese Weise ist es der VR gelungen, ihren geopolitischen Einfluss auszuweiten, regionale Spannungen abzubauen und ihre wirtschaftlichen Interessen stärker zu vertreten (Mühlhahn, 2017, S. 136-137).

Als Ergebnis der konsequent verfolgten Reform- und Öffnungspolitik eroberte die Volksrepublik ihren Platz auf dem Weltmarkt (Mühlhahn, 2017, S. 82). Im Laufe der Zeit wurde sie Mitglied des Internationalen Währungsfonds (IWF), der Weltbank und der Asiatischen Entwicklungsbank (ADB) (Möller, 2005, S. 113). Die starke Wachstumsphase setzte jedoch erst mit dem Beitritt Chinas zur Welthandelsorganisation (WTO) im Jahre 2001 ein (Mühlhahn, 2017, S. 135). Es kam zu einem massiven Zustrom westlichen Kapitals, bis China im Jahr 2002 sogar die USA als beliebtestes Ziel ausländischer Direktinvestitionen (FDI) überholte. Über 40 Prozent der weltweiten FDI flossen in die Volksrepublik. Nach 2003 stieg die Investitionsquote weiter an und erreichte mit über 40 Prozent einen neuen Höchststand (Mühlhahn, 2017, S. 123-124). Im Jahr 2006 erreichten die ausländischen Direktinvestitionen (FDI) in China 63 Mrd. US-Dollar (Belardo et al., 2007, S. 167). Weitere Liberalisierungsschritte, Zollessenkungen und Öffnungen im Dienstleistungssektor führten zu weiteren Erfolgen wie die Zunahme der Devisenbestände und des Exportvolumens (Schmalz, 2011, S. 109). In den drei Jahren zwischen 2001 und 2003 stieg der Anteil des Außenhandels am BIP von 43,3 Prozent auf 61,8 Prozent an (Cho, 2005, S. 615). Während Chinas BIP 1978 noch bei 362,4 Mrd. RMB lag, erreichte sie 2006 einen Wert von 21.087,1 Mrd. RMB (Huang, 2012, S.105). Im Zuge des Reformprozesses führte der Kapitalimport jedoch nicht nur zu wirtschaftlichem Wachstum, sondern durch den damit verbundenen Transfer von Know-how auch zu einem wichtigen Innovationsschub (Seidelmann, 2022, S. 259). Große transnationale Unternehmen wie Samsung, Microsoft, Intel, Siemens und viele andere errichteten Forschungs- und Entwicklungszentren in China. Die von den ausländischen Tochtergesellschaften hergestellten High-Tech-Produkte wurden in die ganze Welt exportiert. Es entwickelte sich ein wettbewerbsorientiertes Umfeld, das zur Entstehung neuer Institutionen und Unternehmen in China führte (Mühlhahn, 2017, S. 124).

1.2. DER WIRTSCHAFTLICHE AUFSTIEG CHINAS UNTER DER FÜHRUNG VON XI JINPING UND DIE PLÄNE, STRATEGIEN SOWIE ZIELE CHINAS FÜR DIE VERWIRKLICHUNG DES “GROSSEN CHINESISCHEN TRAUMS”

Der heutige Staats- und Parteichef Xi Jinping hat nach seinem Amtsantritt als Generalsekretär der KPCh (2012) und später als Staatspräsident der VR China (2013) den außenpolitischen Kurs Dengs, der durch Zurückhaltung geprägt war, verlassen und von Beginn an sein Interesse an einer aktiven Mitgestaltung der internationalen Politik bekundet (Schmidt, 2021, S. 117; Kahn-Ackermann, 2021, S. 8). Seitdem ist die Volksrepublik nicht nur darum bestrebt, sich innenpolitisch zu konsolidieren, sondern auch durch proaktive Schritte in der Außenpolitik ihren Einflussbereich auszuweiten und sich als Gestaltungsmacht in den geopolitischen Dynamiken zu etablieren (Loitsch, 2019, S. VIII). Er bedient sich hierbei im Gegensatz zu seinen Vorgängern stärker ideologischer Motive und machtorientierter Ansätze (Heilmann, 2018, S. 22). Mit der Verwendung bestimmter Schlagwörter wie dem “China-Modell” oder der “China-Lösung” werden die Erkenntnisse und Erfolge des eigenen Modernisierungsprogramms international als Vorbild für andere Länder beworben (Schmidt, 2021, S. 122). Besonders bekannt ist das Konzept des sogenannten “China Dream” (auf dt. “Chinesischer Traum”), zu dem Xi Jinping sich auf dem Nationalen Volkskongress im Jahre 2018 wie im Folgenden äußerte:

“Das chinesische Volk ist ein Volk mit großen Träumen. China ist heute näher als jemals in seiner Geschichte daran, die große Wiedergeburt der chinesischen Nation zu vollenden. Wir sind selbstbewusst genug und dazu fähig. Solange alle unsere 1,3 Milliarden Menschen diesen Traum weiter tragen, werden wir die große Wiedergeburt der chinesischen Nation erreichen.” (Dorloff, 2018)

Der vom chinesischen Staats- und Parteichef seit 2013 fortlaufend propagierte “chinesische Traum” steht für die offizielle Vision Xi Jinpings, das “große Wiederaufblühen der chinesischen Nation” zu verwirklichen und China auf seinen “rechtmäßigen Platz” in der Welt zurückzuführen. Bis zu dem Jahr 2049, in dem die Volksrepublik ihr 100-jähriges Gründungsjubiläum feiert, strebt das Land eine Entwicklung zu einem wohlhabenden, kulturell sowie technologisch hoch entwickelten

und modernisierten Staat an (Heilmann, 2018, S. 22). Mit diesem Ziel werden seit geraumer Zeit Projekte und Programme in den verschiedenen Bereichen entwickelt und umgesetzt. Dazu gehören als Entwicklungsstrategie, die alle fünf Jahre von der chinesischen Regierung veröffentlichten “Fünfjahrespläne” (FJP), in denen die Zwischenziele sowie die wirtschaftspolitischen Leitlinien Chinas festgelegt werden und als Investitionsstrategie die sogenannte “Belt and Road Initiative” (BRI), die als das größte Infrastrukturprojekt der chinesischen Regierung außerhalb ihrer eigenen Landesgrenzen gilt (Bunte, 2020, S. 16; Sausmikat & Noesselt, 2016, S. 1).

Ein Blick auf die bisherigen Erfolge zeigt, dass die Wachstums- und Umweltziele des 13. Fünfjahresplans (2016-2020) weitgehend erreicht werden konnten (Schmitt, 2020). Laut der chinesischen Regierung stieg das chinesische BIP innerhalb der fünf Jahre von 70 Bill. Yuan auf über 100 Bill. Yuan an. In den Städten wurden über 60 Mio. neue Arbeitsplätze geschaffen und rund 56 Mio. Menschen von der absoluten Armut befreit (Gätzner & Krieger, 2020, S. 3). Die seit dem 12. Fünfjahresplan (2011-2015) festgelegten messbaren Indikatoren für die Energie- und Klimaziele wurden ebenfalls weitgehend erreicht (Sternfeld, 2022; Schmitt, 2020). Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass der absolute Ausstoß an Treibhausgasen im Jahr 2022 bei rund 11,4 Mrd. Tonnen lag. Damit ist China für einen CO₂-Ausstoß verantwortlich, der einem Anteil von rund 31 Prozent an den weltweiten CO₂-Emissionen entspricht (Global Carbon Atlas, 2023). Gemäß den vorliegenden Planungen ist erst für das Jahr 2030 (im Vergleich zu 2005) eine Reduktion um 65 Prozent vorgesehen, während für das Jahr 2060 eine CO₂-Neutralität angestrebt wird (Sternfeld, 2022).

Bei der Sitzung des Nationalen Volkskongresses im März 2021 wurde der aktuelle 14. Fünfjahresplan (2021-2025) sowie die langfristigen Ziele Chinas bis zum Jahr 2035 bestimmt (Botschaft der Volksrepublik China in der Bundesrepublik Deutschland, 2021, S. 2). Verglichen mit den früheren Fünfjahresplänen wurde erstmals kein BIP-Wachstumsziel für das Ende der Fünfjahresperiode angegeben. Die Wachstumsziele sollen jährlich unter Berücksichtigung der nationalen und internationalen Gegebenheiten festgelegt werden (Asian Development Bank, 2021, S. 2-3). Da die Volksrepublik nicht länger allein am Wachstum des BIP interessiert ist, hat sie im aktuellen Fünfjahresplan die Umsetzung einer neuen Entwicklungsstrategie vorgeschlagen, die sich primär auf zwei Schwerpunkte fokussieren soll: Zum einen auf die Förderung der technologischen

Unabhängigkeit und Innovationsfähigkeit Chinas und zum anderen auf die Stärkung der chinesischen Binnenwirtschaft (Liu & Bickenbach, 2021).

Die globalen Ereignisse der letzten Jahre, vor allem der Ausbruch der COVID-19-Pandemie, haben eine Destabilisierung des internationalen Umfelds bewirkt. So hat die chinesische Regierung in einem offiziellen Dokument bekannt gegeben, dass der innovations- und technologieorientierte Ansatz für China nun mehr im Fokus stehen wird (*Translation: 14th Five-Year Plan For National Informatization*, 2022). In ausgewählten Schlüsseltechnologien sollen signifikante Fortschritte erzielt und eine stärkere Unabhängigkeit in den Bereichen Wissenschaft und Technologie erlangt werden (Deutscher Bundestag, 2020, S. 5, 8). Hierfür ist die Errichtung neuer Innovationszentren in China vorgesehen, in denen Projekte in Bereichen wie künstliche Intelligenz, Quanteninformation, Hirnforschung, Luft- und Raumfahrttechnik, Meeresforschung entwickelt und umgesetzt werden sollen (Liu & Bickenbach, 2021). Die staatlichen Ausgaben sollen hierfür jährlich um mehr als sieben Prozent gesteigert werden (Gätzner & Krieger, 2020, S. 4). Auch private Unternehmen sollen durch den Staat dazu veranlasst werden, durch höhere Investitionen in Forschung und Entwicklung eine führende Rolle im Innovationsprozess Chinas zu übernehmen (Liu & Bickenbach, 2021). Die internationalen Kooperationen im Bereich der digitalen Technologien sollen unter dem Konzept der “Digitalen Seidenstraße” als Teil der BRI erfolgen (*Translation: 14th Five-Year Plan For National Informatization*, 2022).

Neben mehr Unabhängigkeit, Selbstbestimmung und Entwicklung in den wissenschaftlichen und technologischen Bereichen sieht der neue Fünfjahresplan die Stärkung der chinesischen Binnenwirtschaft vor, um bestehende Abhängigkeiten von globalen Wertschöpfungsketten zu verringern. Zu diesem Zweck ist die Umsetzung des neuen Wirtschaftsmodells “Doppelter Wirtschaftskreislauf” vorgesehen (Deutscher Bundestag, 2020, S. 6). Dieses Modell sieht vor, dass die chinesische Binnenwirtschaft, der “interne Wirtschaftskreislauf” und die Außenwirtschaft, der “externe Wirtschaftskreislauf”, sich gegenseitig in ihrer Entwicklung unterstützen (Liu & Bickenbach, 2021; Deutscher Bundestag, 2020, S. 7). Importe sollen hiernach nur noch in unumgänglichen Bereichen erfolgen und der “externe Wirtschaftskreislauf” als Ergänzung, aber nicht mehr wie in den vergangenen Jahrzehnten als Motor der chinesischen Binnenwirtschaft verstanden werden (Deutscher Bundestag, 2020, S. 6-7).

2. DIE NEUE SEIDENSTRASSE “BELT AND ROAD INITIATIVE”

Der chinesische Staats- und Parteichef Xi Jinping verkündete im Herbst 2013 an der Nasarbajew-Universität in Kasachstan sein Projekt der Neuen Seidenstraße “Belt and Road Initiative” (BRI). China strebt mit der Initiative nicht nur den Ausbau moderner Straßen, Häfen, Schienennetze und digitaler Netzwerke an, sondern gibt an, auch den konstruktiven Wettbewerb sowie den kulturellen Austausch zwischen den beteiligten Ländern fördern zu wollen. Bei der Konzeption wurde die Initiative als “Neue Seidenstraße” formuliert, um an die historische Seidenstraße und deren symbolische Bedeutung aus der Vergangenheit anzuknüpfen (Hartmann et al., 2017, S. 8-9). In den folgenden Kapiteln werden daher zunächst der historische Kontext der Seidenstraße sowie die Entwicklung der Idee einer “Neuen Seidenstraße” erläutert und anschließend eine detaillierte Beschreibung der Belt and Road Initiative durchgeführt.

2.1. DIE HISTORISCHE SEIDENSTRASSE UND DIE ANFÄNGE DES “GREAT GAME” IN ZENTRALASIEN

Die Geschichte der Seidenstraße lässt sich bis in die Antike zurückverfolgen (Höllmann, 2022, S. 25). Der Begriff etablierte sich jedoch erst Jahre später, nach dem eigentlichen Zeitalter der Karawanenwege. Der deutsche Geograf, Kartograf und Ostasienforscher Ferdinand von Richthofen reiste und erforschte ab 1868 zwölf Jahre lang die verschiedenen Provinzen Chinas. Nachdem er von seiner Ostasienreise zurückkehrte und die Professur in Bonn übernahm, verwendete er den Begriff “Seidenstraße” erstmals im Jahre 1877 in seinen Lehrvorträgen und später auch in seinen veröffentlichten Werken über China. Die Forschungen von Richthofen wurden mit Interesse entgegengenommen und dienten als Inspirationsquelle für wichtige europäische Asienforscher wie Albert Grünwedel, August Albert von Le Coq, Marc Aurel Stein und Sven Hedin (Frisch, 2016, S. 18–19).

Die antike Seidenstraße hat ihren Ursprung bei dem Kaiser Wu von Han, der zwischen den Jahren 141 bis 87 v. Chr. die Han-Dynastie regierte. Er war einer der

bedeutendsten Herrscher seiner Zeit, der es schaffte, bilaterale Beziehungen zu fernen Völkern aufzubauen. Dafür beauftragte er 138 v. Chr. den erfahrenen Diplomaten und General Zhang Qian (195-114 v. Chr.) als Kundschafter. Er sollte Bündnisse mit den zentralasiatischen Reichen schließen, die Länder westlich von China erkunden und nach Verbündeten gegen die Nomadenvölker suchen. Nach seiner Rückkehr berichtete Zhang Qian dem Kaiser über seine persönlichen Eindrücke und schrieb dazu seinen berühmten Satz: “Mein Kaiser Kammer es gibt nichts auf der Welt, das nicht zu einem anderen in Wechselbeziehung steht. Wenn wir nur von einem Teil ausgehen, können wir ihn nicht fassen. Erst aus dem Wissen des anderen kommt uns die Erkenntnis.” (Frisch, 2016, S. 12). So begann China gegen Ende des 2. Jh. v. Chr. die Verbindungen zwischen Ost und West systematisch auszubauen. Es entstanden Karawanenwege, die durch politische und diplomatische Beziehungen ausgebaut und gesichert wurden. Der interkontinentale Handel entlang der Seidenstraße blühte auf und markierte somit den Beginn einer frühen Globalisierung (Fellner, 2017, S. 23–24; Frisch, 2016, S. 12).

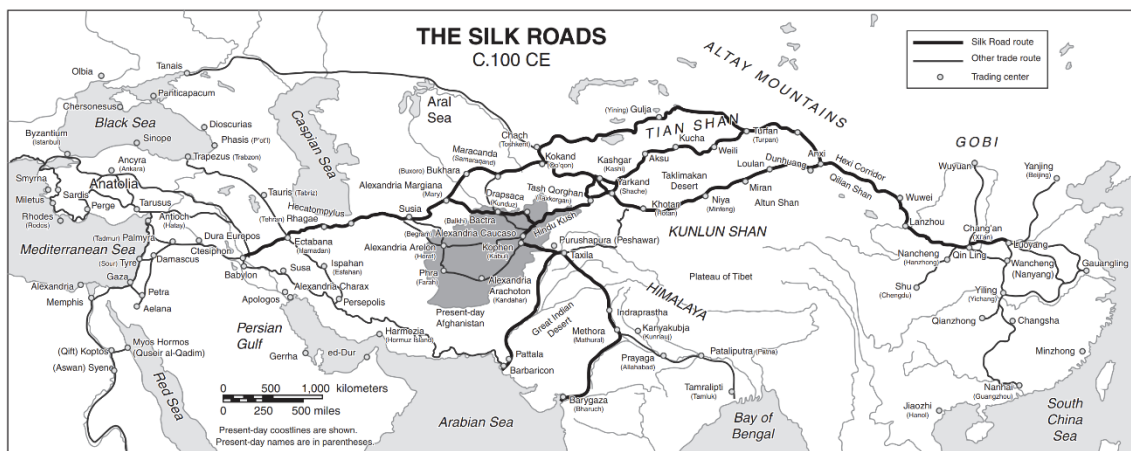


Abbildung 2.1: Die alte Seidenstraße (Benjamin, 2018, S. 101)

Die Seidenstraße setzte sich aus einem Netzwerk von unterschiedlichen Handelsstraßen zusammen, die keine gepflasterte und ausgebaute Verbindung darstellten. Vielmehr handelte es sich um ein unübersichtliches Straßennetz, das China während der Antike und dem Mittelalter mit Teilen Eurasiens verband (Fellner, 2017, S. 3). Das Netzwerk ließ sich im Wesentlichen in drei Abschnitte unterteilen: von Xi'an bis Dunhuang, von der Taklamakan-Wüste bis nach Kashgar und über Kashgar hinaus bis

nach Europa (Gupta, 2020, S. 21). Ausgangspunkt war die damalige Hauptstadt des chinesischen Kaiserreichs Chang'an, so die heutige Stadt Xi'an. Die Hauptroute der Seidenstraße verlief von Chang'an aus über Lanzhou und verlief entlang des Hexi-Korridors begleitet von der Chinesischen Mauer zwischen dem Hochland von Tibet und der Wüste Gobi bis zu der Stadt Anxi (Höllmann, 2011, Kap. 1.4, Abs. 1–4). Von hier aus konnte die Wüste Taklamakan sowohl über eine nördliche als auch über eine südliche Route umgangen werden. Von Süden aus führte der Weg von Dunhuang aus über Miran, Niya, Khotan, Yarkand (Shache) bis nach Kaschgar. Von Norden aus verlief die Route über Hami, Turfan, Korla, Kuqa und Aksu ebenfalls bis nach Kaschgar (Wood, 2002, S. 12-13). Zeitweise zogen auch Karawanen vom Yumenguan über die als gefährlich geltende "Mittlere Route" über Loulan am Lop-Nor-See vorbei und weiter entlang des Kongqu-Flusses durch Korla nach Yanqi, wo sie auf die nördliche Route trafen (siehe Abbildung 2.2) (Tucker, 2003, S. 169; Kausch, 2001, S. 11).



Abbildung 2.2: Die Teilstrecke zwischen Dunhuang und Kashgar (Tucker, 2003, S. 136)

Die Stadt Kaschgar bildete den Knotenpunkt zwischen der Haupt- und Nebenrouten. Von dort aus gab es verschiedene Abzweigungen Richtung Süden und Westen für die Weiterreise (Kausch, 2001, S. 11). Die Hauptroute verlief von Kaschgar aus Richtung Westen über den Pamir nach Samarkand, Buchara, Merw und Bagdad, entweder weiter nordwestlich nach Antiochia (Antakya; heute im Süden der Türkei) oder eher südwestlich zur Hafenstadt Tyros, beide am Mittelmeer gelegen. Verschiedene

Verbindungen über das Mittelmeer ermöglichten die Weiterreise mit dem Schiff zu den Hafenstädten, wie etwa Rom, Alexandria und Byzanz (Höllmann, 2011, Kap. 1.4, Abs. 5–10; Kausch, 2001, S. 11). Von der Hauptroute gab es Abzweigungen bzw. Nebenrouten, die nördlich oder südlich gelegene Gebiete erschlossen (Höllmann, 2011, Kap. 1.4, Abs. 11). Beispielsweise führte eine Abzweigung von Kashgar in die südliche Richtung, wo Karawanen die Gipfel des Pamir, Karakorum und Himalaya überquerten, um Taxila in Nordpakistan und schließlich Indien zu erreichen (siehe Abbildung 2.1) (Kausch, 2001, S. 11).

Abhängig von politischen, geografischen, klimatischen und sozialen Faktoren konnte sich die Nutzung der Routen ändern (Frisch, 2016, S. 16). Die Reisenden hatten stets mit extrem schwankenden klimatischen und geografischen Bedingungen zu kämpfen. Die Gefahr von Naturereignissen wie Lawinen, Sandstürmen oder Bergrutschen war jederzeit gegeben (Frisch, 2016, S. 20). Kamele waren als Transportmittel besonders gut geeignet, da sie den extremen topographischen und klimatischen Schwankungen standhalten konnten. Für kürzere Strecken oder Routen außerhalb der Wüsten- und Steppengebiete wurden anstelle von Kamelkarawanen auch Pferde- oder Eselskarren eingesetzt (Frisch, 2016, S. 15).

Die Händler transportierten überwiegend, wie der Name “Seidenstraße” schon impliziert, das wichtigste Handels- und Exportgut des alten Chinas, die Seide. Wohlhabende Frauen weltweit waren begeistert von dem Stoff, der für sie Schönheit, Eleganz und Reichtum repräsentierte (Uhlig, 1986, S. 260). So vertrauten Händler weltweit dem Wert der Seide mehr als anderen Zahlungsmitteln, zumal sie keiner Inflation ausgesetzt war (Uhlig, 1986, S. 37). Neben der Seide waren auch begehrte Güter wie edle Keramiken, Pelze, Edelsteine, Öle, Zucker, Tee, Gewürze und handgefertigte Erzeugnisse wie Textilien, Teppiche und Webwaren Teil des Handels entlang der Seidenstraße (Uhlig, 1986, S. 62). Um die wertvollen Güter und sich selbst vor ökologischen und politischen Gefahren zu schützen, legten Händler fast nie den gesamten Weg in einem Stück zurück, sondern wickelten den Handel über mehrere Zwischenhändler ab. Die Seldschuken errichteten hierfür sogenannte “Karawansereien”, die in regelmäßigen Abständen von ca. 30 bis 40 Kilometern zu finden waren. Sie boten den Reisenden Unterkunft, Nahrung, Wasser, Bad, ärztliche Versorgung und Schutz an (Jahns & Schöffler, 2008, S. 22).

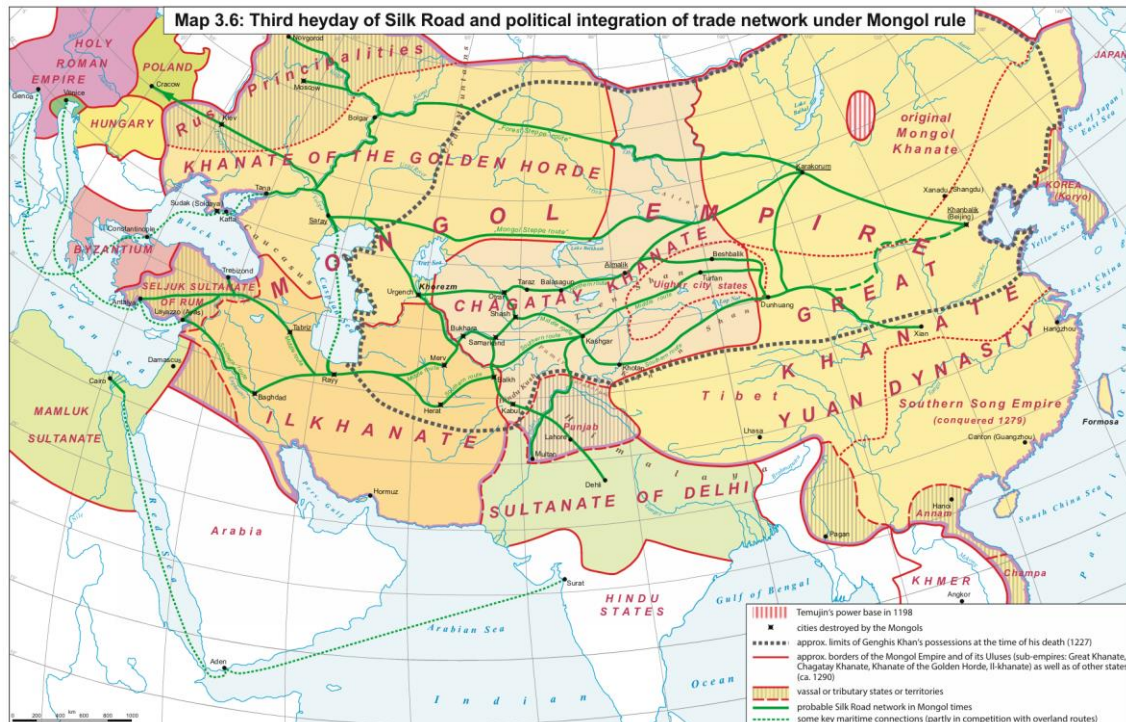


Abbildung 2.3: Die alte Seidenstraße unter mongolischer Herrschaft (Barisitz, 2017, S. 105)

Ihre größte geografische Ausdehnung erreichte die Seidenstraße mit den Eroberungen des mongolischen Reiches im 13./14. Jahrhundert (siehe Abbildung 2.3). Die Mongolen versprachen Sicherheit für die Karawanenwege und kontrollierten zeitweise fast das gesamte bikontinentale System (Barisitz, 2017, S. 17-18; Höllmann, 2022, S. 29). Ökonomische Reformen und gezielte politische sowie wirtschaftliche Integrationsmaßnahmen, wie der Abbau von Zöllen, Grenzkontrollen und -inspektionen, Senkung der Handelskosten, hatten zu einer deutlichen Stabilisierung und Zunahme des transkontinentalen Wirtschafts- und Personenverkehrs geführt (Barisitz, 2017, S. 20). Während dieser Periode, bezeichnet als “Pax Mongolica” oder die Zeit des “Mongolischen Friedens”, bekamen Diplomaten, Missionare und Händler die Möglichkeit, sich innerhalb der mongolischen Herrschaftsgebiete frei zu bewegen und so den asiatischen Raum näher kennenzulernen (Barisitz, 2017, S. 17-18; Höllmann, 2022, S. 29). Einer dieser Reisenden war der venezianische Kaufmann Marco Polo (1254-1324), der 1271 seine Entdeckungsreise von Venedig aus Richtung Osten über die Seidenstraße bis nach China begann und mit seinen ausführlichen Reiseberichten das Interesse vieler Europäer für Ostasien weckte (Lohmann, 2012, S. 5, 6, 8, 18).

Die Reiseberichte, insbesondere die der religiösen Pilger, enthielten wertvolle Informationen über verschiedene Völker entlang der Seidenstraße und stimulierten über Jahrhunderte den geistig-kulturellen Austausch. Religionen wie der Buddhismus, Islam oder das Christentum fanden durch Händler, Pilger und Missionare weite Verbreitung im eurasischen Raum (Kausch, 2001, S. 12-13). Auch wichtige Erkenntnisse und revolutionäre Ideen, in den Bereichen Technik, Mathematik, Astronomie, Kartografie, Agronomie und anderen Künsten konnten sich über die Seidenstraße in verschiedene Richtungen verbreiten (Millward, 2013, S. 55). Der zunehmende Verkehr brachte allerdings auch fatale Folgen mit sich. Er führte dazu, dass sich Krankheiten mit einer hohen Geschwindigkeit über weite Grenzen hinaus ausbreiten konnten. So auch die Pest, deren Ursprung in der Umgebung des Balchaschsees in Zentralasien vermutet wird, erreichte etwa im Jahr 1347 die ersten europäischen Städte. Zwischen den Jahren 1347 und 1351 war sie für den Tod von etwa einem Drittel der europäischen Bevölkerung verantwortlich (Bergdolt, 2011, Kap. 8, Abs. 2-3, 6, Kap. 1, Abs. 2).

Der Verkehr war über Jahrhunderte hinweg aktiv, bis die Seidenstraße durch verschiedene Ereignisse an Bedeutung zu verlieren begann. Eines dieser Ereignisse war der Zusammenbruch der mongolischen Herrschaft in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, in dessen Folge der Landweg aufgrund der zunehmenden Sicherheitsrisiken immer unattraktiver wurde (Höllmann, 2022, S. 32). Auch der Fall des Byzantinischen Reiches im Jahre 1453 an das Osmanische Reich bewirkte einen entscheidenden Einschnitt in der Geschichte der Seidenstraße. Der gesamte Ost-West-Handel musste über osmanisches Gebiet abgewickelt werden. Die europäischen Handelsmächte suchten nach alternativen Wegen, um das osmanische Reich zu umgehen (Tucker, 2003, S. 366).

Die Entdeckung des Seeweges nach Indien durch den Portugiesen Vasco da Gama 1497-98 sowie weitere portugiesische Eroberungen, darunter die Küstenstadt Goa im Jahr 1510 und der Hafen von Malakka im Jahr 1511, waren entscheidend für den Bedeutungsverlust der Seidenstraße (Tucker, 2003, S. 366). Die Portugiesen dominierten den Handel entlang der sogenannten "Gewürzroute" mit Indien sowie Südostasien und wurden zu einer der größten Kolonialmächte Europas (Hartmann et al., 2017, S. 9). Der Seehandel trug dazu bei, dass Waren und Personen schneller und in größeren Mengen über weitere Distanzen transportiert werden konnten (Frankopan, 2015, S. 207).

Der Bedeutungsverlust der Seidenstraßenverbindungen über Land dauerte einige Jahrhunderte, bis die koloniale Expansion im 19. Jahrhundert Zentralasien erneut in den Fokus politischer Interessen rückte (Höllmann, 2022, S. 32). Russland begann etwa Ende des 18. Jahrhunderts, seine Macht auf den Kaukasus und Zentralasien auszuweiten (Halbach 1999, S. 10). Die seit Jahrhunderten bestehenden Verbindungen wurden nun anstelle des Personen- und Handelsverkehrs weitgehend für die Eroberung Zentralasiens genutzt (Chiari, 2009a, S. 12). Die Eroberung der mittelasiatischen Khanate und Emirate in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts brachte Russland in die Nähe von britischen Kolonialgebieten in Südasien (Halbach, 1999, S. 10). Großbritannien sah seine Interessen in Zentralasien gefährdet und war beschlossen, das russische Vordringen zu verhindern (Fragner, 2008, S. 36). Während Russland nach Süden expandierte, um die islamisch geprägten Gebiete zwischen dem Pamir-Gebirge und dem Kaspischen Meer zu kontrollieren, war Großbritannien darum bemüht, seine koloniale Herrschaft im indischen Subkontinent aufrechtzuerhalten und von dort aus Gebiete nördlich des Karakorum zu kontrollieren (Höllmann, 2022, S. 32). Diese britisch-russische Rivalität wurde im frühen 20. Jahrhundert von dem britischen Geopolitiker Halford Mackinder - einige Quellen verweisen auch auf den 1901 erschienen Roman "Kim" des Schriftstellers Rudyard Kiplings - als "Great Game" bezeichnet. Zentralasien wurde somit eine wichtige geostrategische Bedeutung zugeschrieben, indem es als zentraler Schnittpunkt für die Ambitionen externer imperialer Mächte identifiziert wurde (Lempp et al., 2020, S. 4).

Mit dem Ausbruch der beiden Weltkriege im 20. Jahrhundert und der verstärkten Einflussnahme europäischer Akteure wie Großbritannien und Deutschland, begann die traditionelle Machtstellung Russlands zu zerfallen (Halbach, 1999, S. 10). Der Erste Weltkrieg und der anschließende Zusammenbruch des Zarenreiches im Jahr 1917 verzögerten zwar die russischen Pläne für Zentralasien, diese wurden jedoch einige Jahre später von den Sowjets erneut in Angriff genommen (Chiari, 2009b, S. 43-44). Nach dem Zerfall der Sowjetunion entstand im Kaukasus eine neue Staatenwelt und in Zentralasien eine Reihe neuer ethno-territorialer Konflikte um die Erschließung von Öl- und Gasvorkommen, die der Region gegen Ende des 20. Jahrhunderts internationale Bedeutung verliehen hat (Halbach, 1999, S. 10). Das militärische, politische und wirtschaftliche Interesse verlagerte sich auf die Region der alten Seidenstraße (Müller, 2009, S. 52).

2.2. DIE IDEE EINER “NEUEN SEIDENSTRASSE” UND DAS KONZEPT HINTER CHINAS “BELT AND ROAD INITIATIVE”

Im 21. Jahrhundert sind die machtpolitischen Interessen der Großmächte in Zentralasien weiterhin präsent und werden von Experten unter dem Begriff des “New Great Game” zusammengefasst (Bar, 2009, S. 30). Im “New Great Game” geht es jedoch nicht um die Rivalität zweier Großmächte um die Vorherrschaft in Zentralasien, sondern um mehrere Akteure, die mit unterschiedlichen Ansätzen und Mitteln um ihre Interessen wie die Erschließung neuer Exportmärkte, den Zugang zu Energie- und Rohstoffreserven sowie die Sicherung ihrer sicherheitspolitischen Präsenz in der Region kämpfen (Dirmoser, 2018, S. 8). Dazu gehören mittlerweile, neben den regionsfernen Akteuren USA und EU, auch regionsnahe Staaten wie Iran, Saudi-Arabien, Indien, Pakistan, Türkei, Russland und China (Scholvin, 2009, S. 2).

Seit Ende der 1990er Jahre verwendet ein Teil dieser Akteure den historischen Begriff der “Seidenstraße”, um ihre Aktivitäten in Eurasien zu beschreiben (Senz, 2022, S. 5). In den Jahren 1988-1997 finanzierte die UNESCO erstmals ein interkulturelles Forschungsprojekt mit dem Titel “Integral Study of the Silk Roads: Roads of Dialogue”, um die historische Bedeutung der antiken Seidenstraße zu pflegen, die gegenwärtige Situation in den betroffenen Ländern zu untersuchen und mögliche Perspektiven für ein zukünftiges Miteinander in Eurasien zu entwickeln (UNESCO Silk Roads Project, 1997, S. 3). Einige Jahre später schloss sich auch die EU der Idee einer “modernen Seidenstraße” an und initiierte im Rahmen von TRACIS (Transport Interoperability Systems) die Programme TRACECA (Transport Corridor Europe - Caucasus - Central Asia) und INOGATE (Interstate Oil and Gas Transport to Europe). Ziel war es, eine verbesserte Verkehrsinfrastruktur zwischen Europa und den Ländern des Kaukasus sowie Zentralasiens zu schaffen, um den Transport von Erdöl, Erdgas und anderen Gütern aus der Region zu den europäischen Märkten sicherzustellen (Rahr, 2001, S. 84). Etwa zur selben Zeit wurde auch das “Trans-European Transport Network” (TEN-T) gegründet, das als eigenständiges Programm den Ausbau einer umfassenden Verkehrsinfrastruktur in der EU unterstützen sollte (Amighini, 2018, S. 142).

Die Seidenstraßen-Metapher fand schließlich offizielle Verwendung von den Vereinigten Staaten, nach dem im Jahre 1999 von dem US-Kongress der “Silk Road

Strategy Act” verabschiedet wurde (Höllmann, 2022, S. 5). Die Clinton-Administration distanzierte sich hiermit von dem “Great Game” und brachte ihren Wunsch nach politischer sowie wirtschaftlicher Stabilität in der Region zum Ausdruck. Diese “unterstützende” Politik wurde von Beginn an von den Staaten wie Russland und dem Iran als Deckmantel für die hegemonialen Ambitionen der US-Regierung angesehen (Garnett, 2001, S. 43-44).

Zentralasien stellt mit seinen reichen natürlichen Ressourcen eine unverzichtbare Quelle für die Energiesicherheit dar. Ziel der amerikanischen Politik war es daher zunächst, die Kontrolle über die Energieressourcen der Region zu erlangen, um die natürlichen Erdöl- und Erdgasvorkommen zur Diversifizierung der eigenen Energiequellen zu nutzen (Hoffmann, 2012, S. 283). So kam es, dass mit den Ereignissen vom 11. September und der anschließenden amerikanischen Intervention in Afghanistan die USA ihren Einfluss in der gesamten Region massiv ausweiten konnte (Bar, 2009, S. 56). Während sie einerseits ihre geopolitischen Interessen in der Region verfolgten und dafür die autoritären Führungen unterstützten, positionierten sie sich andererseits international als “Hüter” demokratischer Werte und Menschenrechte (Bar, 2009, S. 57). Zehn Jahre später (2011) wurde als erweiterte Strategie zur politischen Stabilisierung und zum wirtschaftlichen Wiederaufbau Afghanistans von der damaligen US-Außenministerin Hillary Clinton die “New Silk Road Initiative” (NSRI) vorgestellt, allerdings mit wenig Erfolg (Brand, 2020, S. 284; Höllmann, 2022, S. 5).

China hingegen konnte sich in den 1990er Jahren an den regionalen Entwicklungen kaum beteiligen, da es intensiv mit der Entwicklung seiner Binnen- und Außenpolitik beschäftigt war. Erst zu Beginn des 21. Jahrhunderts begann die Volksrepublik Zentralasien eine wichtige Rolle in ihrer außenpolitischen Agenda beizumessen (Bar, 2009, S. 30-31). Kurz nach der Ankündigung der “New Silk Road Initiative” (NSRI) durch die US-Regierung stellte Staats- und Parteichef Xi Jinping 2013 an der Nasarbajew-Universität in Kasachstan das Projekt der Neuen Seidenstraße “One Belt, One Road” vor, das später offiziell in “Belt and Road Initiative” (BRI) umbenannt wurde. Mit der neuen Bezeichnung betonte China, dass es sich bei dem Projekt um ein weitverzweigtes und jederzeit erweiterbares Transportnetz handelt, das als Initiative offen, flexibel und multilateral ausgerichtet ist. Im Ausland sollte somit der Eindruck

vermieden werden, dass die Seidenstraße ausschließlich ein Gürtel und eine Straße darstellt, die allein von China dominiert wird (Farkas, 2020, S. 77).

Im Mai 2017 wurde die Belt and Road Initiative offiziell im Rahmen eines internationalen Gipfels in Peking vorgestellt, bei dem Staats- und Regierungschefs aus 29 Ländern eine gemeinsame Erklärung unterzeichneten. Noch während der Veranstaltung wurden mit den Partnern rund 270 Kooperationsabkommen abgeschlossen (Atilgan & Ertl, 2018, S. 1). Bis Dezember 2023 hat die Führung in Peking ihre Reichweite ausgeweitet und mit insgesamt 151 Ländern, darunter 17 der 27 EU-Mitgliedstaaten, sogenannte Memorandum of Understanding (MoU) unterzeichnet (siehe Abbildung 2.4) (Nedopil, 2023a).

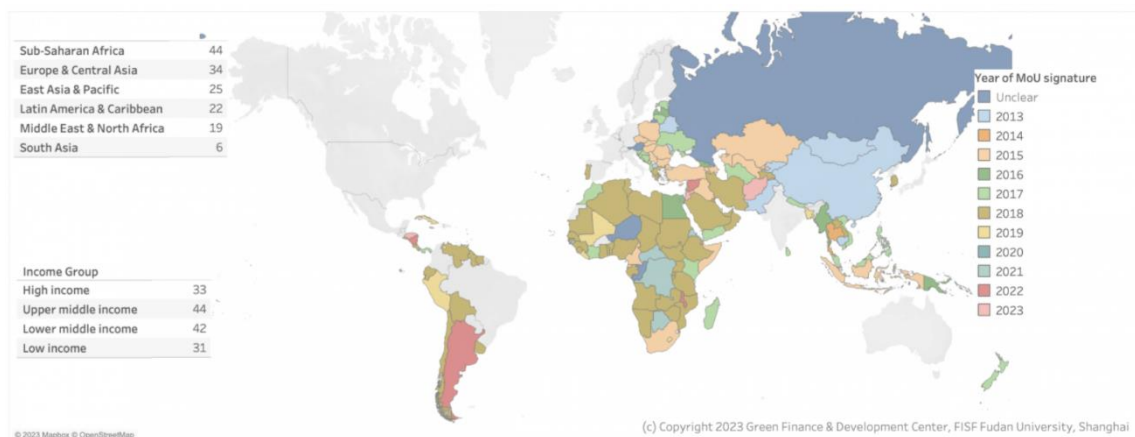


Abbildung 2.4: Die Mitglieder der Belt and Road Initiative (bis Dezember 2023) (Nedopil, 2023a)

Laut offiziellen Dokumenten des chinesischen Außen- und Handelsministeriums sowie der Nationalen Entwicklungs- und Reformkommission zielt die Belt and Road Initiative darauf ab, die interkontinentale Konnektivität über See- und Landrouten auszubauen sowie die bilateralen Beziehungen zwischen den Ländern entlang der Neuen Seidenstraße zu fördern (Farkas, 2020, S. 28–29). Mit einem Investitionsvolumen von rund 1000 Mrd. US-Dollar soll entlang der Wirtschaftskorridore ein breit angelegtes Infrastrukturnetz entstehen, das Projekte wie den Ausbau transregionaler Transportverbindungen, die Modernisierung von Eisenbahnlinien und Straßen, den Bau neuer Hafenanlagen, Kraftwerke und Staudämme sowie die Verlegung von Öl- und Gaspipelines umfassen soll (Sommer, 2020, S. 16-18). Darüber hinaus wurden in den letzten Jahren die ursprünglichen Planungen erweitert und neue Großprojekte in den

Bereichen Digitalisierung, Gesundheit und Weltraum sowie eine umfassende Strategie für die Arktis entwickelt und in die BRI integriert (Schmidt, 2021, S. 125). Dementsprechend sind mit der chinesischen Initiative neben wirtschaftlichen Themen auch eine Vielzahl außen-, sicherheits- und entwicklungspolitischer Fragen aufgeworfen worden, die heute Gegenstand kontroverser Diskussionen sind (Farkas, 2020, S. 19). Zur besseren Übersicht sind in der nachfolgenden Abbildung 2.5 die fünf offiziellen prioritären Kooperationsbereiche der BRI zusammenfassend dargestellt (SCIO, 2023).

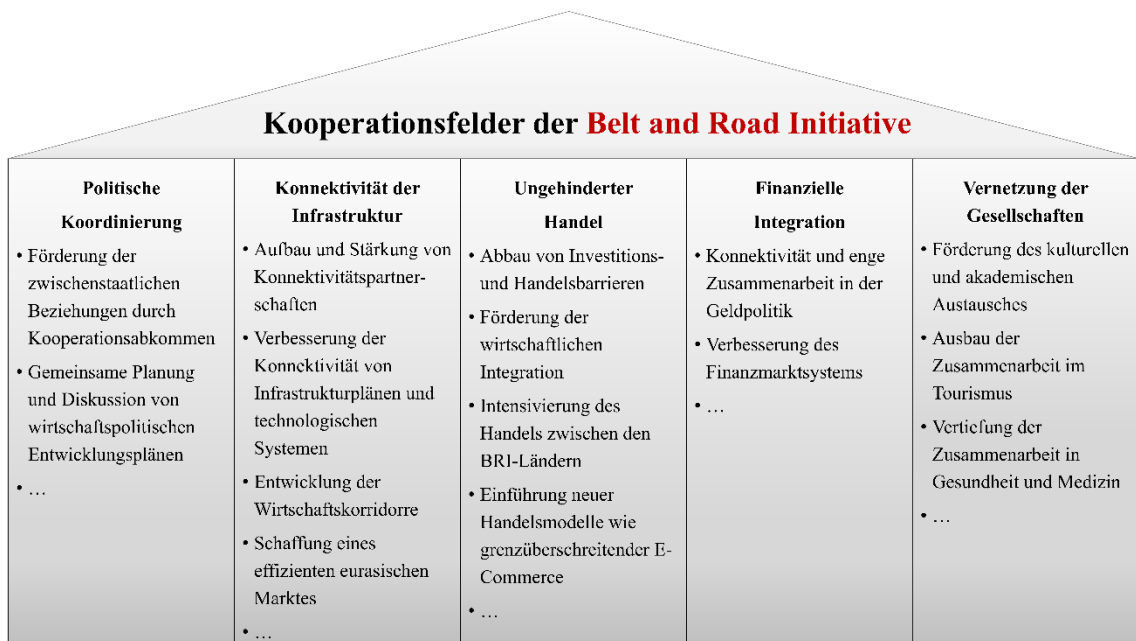


Abbildung 2.5: Die fünf Kooperationsfelder der Belt and Road Initiative
(Eigene Darstellung in Anlehnung an SCIO, 2023)

China betont bei seinem Vorhaben stets, dass die Neue Seidenstraße kein “geopolitisches Instrument” zur Sicherung der eigenen Interessen sei, sondern eher darauf basiert, mittels gleichberechtigter Partnerschaften “auf Augenhöhe” eine Win-Win-Situation für alle Beteiligten zu schaffen (Hoering, 2017, S. 97; Farkas, 2020, S. 78). Als Ausdruck hierfür verweist die chinesische Regierung in offiziellen Dokumenten und öffentlichen Reden auf die historische Seidenstraße und bedient sich ihrer symbolischen Bedeutung, die für Kooperation und Austausch zwischen den verschiedenen Kulturen und Zivilisationen steht (Schmidt, 2021, S. 124).

2.3. DER VERLAUF DER NEUEN SEIDENSTRASSE

China errichtet im Rahmen der BRI mit großem finanziellen und diplomatischen Aufwand neue Korridore, die durch Kooperationen und Investitionen in den verschiedenen Bereichen für eine wirtschaftliche und diplomatische Verflechtung zwischen den BRI-Mitgliedern sorgen sollen (Heilmann, 2016, S. 424). Bereits im Jahre 2015 hatten 74 Länder, darunter auch internationale Organisationen, offiziell ihre Unterstützung für die BRI erklärt, indem sie mit China bilaterale und multilaterale Kooperationsabkommen unterzeichneten. Die Zahl der Mitglieder ist seither weitergewachsen und erreichte Anfang 2020 168 Mitglieder - davon 138 Staaten und 30 internationale Organisationen (Garcia-Herrero et al., 2020, S. 41).



Abbildung 2.6: Die Korridore der Belt and Road Initiative (Haack Weltatlas, 2022, 143.1)

Wie aus der obigen Abbildung 2.6 zu entnehmen ist, besteht die Belt and Road Initiative aus zwei Hauptrouten; einer landgestützten Route quer durch Eurasien einschließlich mehrerer Wirtschaftskorridore und einer maritimen Seidenstraße, die einen interkontinentalen Handelskorridor über See zwischen den verschiedenen Regionen

Asiens, Europas und Afrikas darstellt. Die Infrastrukturkonnektivität wird gefördert durch den Bau von Eisenbahn- und Hochgeschwindigkeitsstrecken, neuen Straßen- und Autobahnnetzen sowie die Erneuerung von Häfen und Flughäfen. Die oben aufgeführte Karte (siehe Abbildung 2.6) zeigt zudem die Projekte an, die noch in der Planungsphase sind. Diese umfassen neben dem Bau von Transportrouten auch Projekte wie die Verlegung von Öl- und Gaspipelines und die Errichtung von neuen Energieanlagen wie Kraftwerke, Staudämme und Stromnetzwerke (Morazán, 2020, S. 5).

2.3.1. “Silk Road Economic Belt” - Die Wirtschaftskorridore der Neuen Seidenstraße über Land von China bis nach Europa

Der westwärts angelegte Wirtschaftsgürtel “Silk Road Economic Belt” (SREB) umfasst offiziell sechs internationale Entwicklungs- bzw. Wirtschaftskorridore mit zahlreichen Nebenverbindungen:

1. Neue Eurasische Landbrücke (NELBEC)
 2. Wirtschaftskorridor China – Mongolei – Russland (CMREC)
 3. Wirtschaftskorridor China – Zentralasien – Westasien (CCWAEC)
 4. Wirtschaftskorridor China – Indochina-Halbinsel (CICPEC)
 5. Wirtschaftskorridor China – Pakistan (CPEC)
 6. Wirtschaftskorridor Bangladesch – China – Indien – Myanmar (BCIMEC)
- (SCIO, 2023)

Für China spielt Zentralasien eine Schlüsselrolle bei der Belt and Road Initiative. Die Bedeutung dieser Region liegt in ihren natürlichen Ressourcen sowie ihrer geografischen Lage als Landverbindung zu Europa. Aus diesem Grund führen drei der insgesamt sechs Wirtschaftskorridore durch Zentralasien: Die Neue Eurasische Landbrücke, der Wirtschaftskorridor China-Mongolei-Russland und der Wirtschaftskorridor China-Zentralasien-Westasien (Morazán, 2020, S. 16-17).

Die Neue Eurasische Landbrücke ist eines der ambitioniertesten BRI-Projekte, das China mit allen Mitteln umzusetzen versucht (Morazán, 2020, S. 17). Die zwischen dem Mongolei-Korridor und dem Zentralasien-Korridor gelegene Verbindung führt von der chinesischen Stadt Schanghai über Xi'an, Lanzhou, Urumchi (China), Khorgos, Nur-Sultan (Kasachstan), Kasan und Moskau (Russland) nach Warschau (Polen) (Farkas,

2020, S. 130). Von dort aus findet sie über den Nordsee-Ostsee-Korridor - der ein Teil des europäischen TEN-T-Kernnetzkorridors ist - Anschluss nach Paris, Madrid und Marseille oder führt über alternative Verbindungen nach Prag, Hamburg und Rotterdam (Farkas, 2020, S. 130; Höferl, 2019, S. 12; 25).

Entlang des Korridors tätigt China massive Investitionen in den europäischen Schienenverkehr, um Güter einfacher und schneller bis nach Westeuropa transportieren zu können. Eines dieser Projekte ist die geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Budapest (Ungarn), Belgrad (Serbien), Skopje (Nordmazedonien), Athen und dem Hafen von Piräus (Griechenland) (Holz, 2022). Die Arbeiten an der Bahnstrecke zwischen Belgrad (Serbien) und Budapest (Ungarn) hatten bereits im Jahre 2017 begonnen. Der Bau wurde in drei Streckenabschnitte gegliedert. Die chinesische Eximbank investierte für den 34,5 Kilometer langen Abschnitt zwischen Belgrad und Stara Pazova 350,1 Mio. US-Dollar. Die Arbeiten wurden vom Konsortium aus "China Railway International" (CREC) und "China Communications Construction Company" (CCCC) ausgeführt. Der zweite 40,4 Kilometer lange Streckenabschnitt zwischen Stara Pazova und Novi Sad wurde von der russisch-staatlichen Eisenbahngesellschaft "RZD International" übernommen. Der Bau dieser zwei Streckenabschnitte auf der serbischen Seite, Belgrad – Stara Pazova und Stara Pazova – Novi Sad wurden am 20.03.2022 beendet. Die Arbeiten am dritten Abschnitt von Novi Sad bis zum Grenzübergang Kelebija zu Ungarn mit einer Länge von 108,2 Kilometern haben bereits Ende 2021 begonnen. Die Bahnverbindung soll vom ungarisch-chinesischen Konsortium bis 2025 fertiggestellt werden. Da die gesamte Strecke von strategischer Bedeutung für die BRI ist, soll China etwa 4 Mrd. Euro in das Projekt investieren und somit 85 Prozent der gesamten Kosten übernehmen (Birkigt, 2022).

Ein weiterer zentraler Bestandteil des Schienengüterverkehrs entlang der Neuen Eurasischen Landbrücke ist der "Trans-Eurasia-Express", der durch chinesische Investitionen im Rahmen der BRI in bedeutendem Maße ausgebaut werden konnte. Die 2008 mit einem Joint Venture unter den Eisenbahngesellschaften der Länder Deutschland, China, Kasachstan und Russland in Betrieb genommene Schnellroute verbindet die chinesische Stadt Chongqing mit Duisburg (Chen & Mardeusz, 2015, S. 6). So verlässt der Trans-Eurasia-Express die Stadt Chongqing im Südwesten Chinas und bewegt sich weiter durch die Länder Kasachstan, Russland, Belarus und Polen, bis sie die

Stadt Duisburg erreicht. Die Züge benötigen für die 11 179 Kilometer lange Strecke etwa 18 Tage (Chen & Fazilov, 2018, S. 7; Schieck, 2017, S. 21). Aufgrund des schnellen Transports im Vergleich zur Seeroute haben sich Foxconn, HP, Acer und weitere Unternehmen dazu entschieden, in der chinesischen Stadt Chongqing große Montageanlagen für Laptops, Drucker und andere elektronische Geräte zu errichten. Infolge des großen Erfolges wurden weitere Städteverbindungen erprobt, die beispielsweise von Yiwu, Chengdu, Zhengzhou, Wuhan und weiteren Städten aus China nach Europa führten. Erfolgreiche Verbindungen wurden langfristig eingerichtet, so zum Beispiel von Yiwu nach Madrid, von Chengdu nach Wien, von Zhengzhou nach Hamburg und von Wuhan nach Lyon (Pomfret, 2019, S. 48-50, Belt and Road Portal, o. D.).

In Konkurrenz zu der Neuen Eurasischen Landbrücke steht der Wirtschaftskorridor China-Mongolei-Russland (CMREC). Die beiden Länder Mongolei und Kasachstan streben aufgrund ihrer geografischen Nähe zueinander eine Position als Transitland im Rahmen der BRI an. Die Mongolei befürchtete zu Beginn, dass ihre schlechte Schienen- und Straßeninfrastruktur China dazu verleiten könnte, ihre Investitionen weiter in Richtung Westen zu tätigen, weshalb sie von Beginn an darum bemüht war, sich als fester regionaler Bestandteil der “Silk Road Economic Belt” zu etablieren (Campi, 2005). Insbesondere erhoffte sich das Land dadurch vereinfachten Zugang zu Märkten in Ost- und Südostasien sowie in Europa zu erhalten. Dafür unterzeichneten die drei Länder Russland, Mongolei und China am 23. Juni 2016 das erste gemeinsame Abkommen im Rahmen der BRI. Der Entwicklungsplan umfasst die Schaffung einer 997 Kilometer langen Schnellstraßenverbindung zwischen China und Russland, die Verlegung einer 1 100 Kilometer langen Stromleitung sowie den Bau von Öl- und Gaspipelines (Farkas, 2020, S. 171).

In Bezug auf den Streckenverlauf kann gesagt werden, dass der CMREC-Korridor von der nordostchinesischen Hafenstadt Tianjin über Erenhot in die Stadt Ulan-Bator (Mongolei) führt und anschließend Ulan-Ude (Russland) in der Nähe von Irkutsk erreicht, wo er dem Streckenverlauf der Transsibirischen Eisenbahn durch Nowosibirsk und Jekaterinburg bis nach St. Petersburg folgt (Farkas, 2020, S. 130). Um von Russland aus nach Nord- und Westeuropa zu gelangen, schließt sie genau wie die Eurasische Landbrücke an den europäischen Nordsee-Ostsee-Korridor an (Höferl, 2019, S. 12). Insofern stellt die Transsibirische Eisenbahn einen wesentlichen Bestandteil der

Verbindung dar, von der verschiedene Strecken nach Zentralasien abzweigen (Felbermayr et al., 2019, S. 68). Eine dieser Abzweigungen ist die “Transmongolische Eisenbahn”, die in Ulan-Ude (Russland) von der südlichen Abzweigung abzweigt und durch die Mongolei nach China führt (Triebel, 2022).

Eine weitere Route der BRI von China nach Europa ist der Wirtschaftskorridor China-Zentralasien-Westasien (CCWAEC). Genau wie die Eurasische Landbrücke verläuft diese Verbindung zunächst von Schanghai aus über Xi’an nach Lanzhou. Vor Urumchi erfolgt eine Abzweigung, die dem südlichen Korridor durch den Iran, Irak und Syrien bis in die Türkei und von dort weiter nach Europa folgt (Farkas, 2020, S. 130). Damit wird Russland komplett umgangen, was für China eine wichtige strategische Option darstellt. Jedoch kann die Route über Teheran aus Gründen der politischen Instabilität und der schwierigen diplomatischen Beziehungen nur begrenzt genutzt oder ausgebaut werden (Latz, 2021b).

Mit dem russischen Einmarsch in die Ukraine im Februar 2022 mussten die Unternehmen aufgrund der mangelnden sicherheitspolitischen Lage auf die nördliche Route durch Russland verzichten und ihre Handelsaktivitäten auf alternative Verbindungen verlegen, wodurch der “Mittlere Korridor” in den Mittelpunkt rückte (Hütten, 2023). Hinter dem Mittleren Korridor steht die internationale Organisation “Trans-Caspian International Transport Route” (TITR) mit Sitz in der kasachischen Hauptstadt Nur-Sultan. Die TITR hat derzeit ordentliche Mitglieder aus acht Ländern, die das gemeinsame Interesse verfolgen, die Kooperation zwischen den Eisenbahn- und Hafengesellschaften der Korridorländer zu fördern und durch einen verbesserten Informationsaustausch den Transportverkehr entlang des Mittleren Korridors effizienter zu koordinieren (Middle Corridor, 2024a).

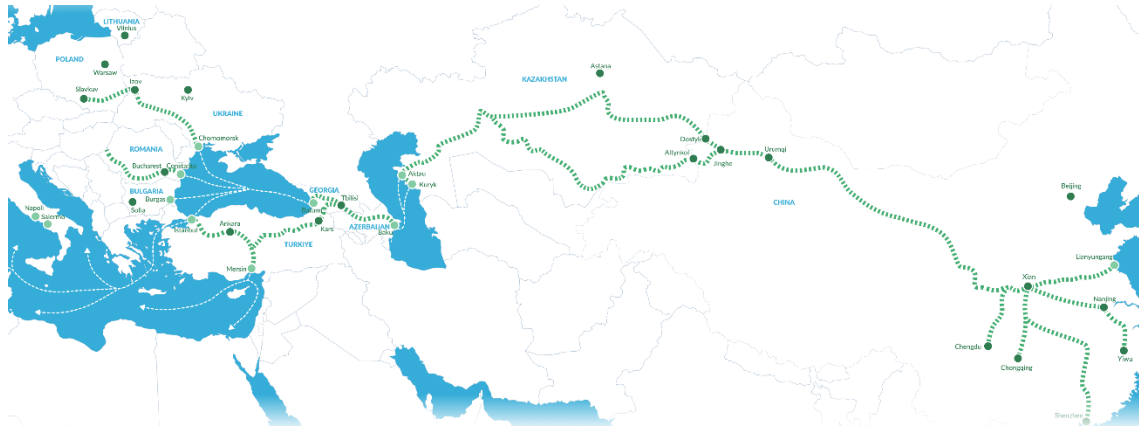


Abbildung 2.7: Der Mittlere Korridor (Middle Corridor, 2024b)

Der Mittlere Korridor verläuft von China durch Kasachstan bis zum Hafen von Aktau, von dort über das Kaspische Meer bis zum Hafen von Baku in Aserbaidschan und weiter durch Georgien, wo er entweder über die georgischen Häfen Batumi oder Poti per Schiff über das Schwarze Meer nach Europa gelangt oder Anschluss an das türkische Schienennetz findet (siehe Abbildung 2.7) (Pomfret, 2023, S. 1055). Der Weitertransport aus Georgien erfolgt auf dem Seeweg zu den Schwarzmeerrhäfen wie Constanța in Rumänien, Varna oder Burgas in Bulgarien und Filyos in der Türkei. Alternativ können auch weiter entfernte Häfen in der Türkei wie Mersin am Mittelmeer, Çandarlı in der Ägäis oder Ambarlı und Haydarpaşa am Marmarameer erreicht werden (Poplawski et al., 2024, S. 10). In Ambarlı und Haydarpaşa werden derzeit rund 7,4 Mio. TEU umgeschlagen, was einem Anteil von rund 60 Prozent am gesamten türkischen Containerumschlag entspricht (Poplawski et al., 2024, S. 26).

Die Schiffsverbindungen von Georgien über das Schwarze Meer weisen jedoch eine geringe Transportgeschwindigkeit auf und besitzen eine Infrastruktur, die den Anforderungen moderner Logistikprozesse nicht nachkommt, was in ineffizienten Transportabläufen resultiert (Azhgaliyeva & Kalyuzhnova, S. 2021, S. 17). Der bis heute andauernde Krieg zwischen Russland und der Ukraine hat den Transport in dieser Region zusätzlich beeinträchtigt, so dass der Schienenverkehr über die Türkei deutlich an Attraktivität gewonnen hat (Poplawski et al., 2024, S. 19).

Die Türkei hat ihre Infrastrukturentwicklung an wichtigen Stellen vorangetrieben und verschiedene Großprojekte realisiert, wodurch sie sich einen entscheidenden Vorteil im Mittleren Korridor verschaffen konnte. Dazu gehören die Inbetriebnahme der 757

Kilometer langen Eisenbahnstrecke Baku-Tiflis-Kars (BTK) am 30. Oktober 2017, die Eröffnung des Marmaray-Tunnels unter dem Bosphorus für Güterzüge im Jahr 2019 und der Bau der Yavuz Sultan Selim Brücke (YSSB) in Istanbul, die sich noch in der Ausbauphase befindet (Poplawski et al., 2024, S. 26; UAB, 2024b). Am 6. November 2019 erfolgte die erste Testfahrt von Güterzügen durch den Marmaray-Tunnel. Die Zugfahrt, welche von Xi'an über Kasachstan, Aserbaidschan, Georgien, die Türkei, Bulgarien, Serbien, Ungarn und die Slowakei in 18 Tagen die Tschechische Republik erreichte, war ein wichtiger Schritt für den Transitverkehr zwischen China und Europa. Für den Abschnitt in der Türkei wurde die Bahnstrecke Baku-Tiflis-Kars genutzt. Über Kars ging es weiter nach Erzurum, Erzincan, Sivas, Kayseri, Kırıkkale, Ankara, Eskişehir, Kocaeli und schließlich nach Istanbul. In Istanbul passierte der Güterzug den Bosphorus durch den Marmaray-Tunnel, um dann in Halkalı an die Çerkezköy-Bahnstrecke anzuschließen und von dort aus über Kapıkule weiter nach Europa zu fahren (Özkan & Ay, 2020, S. 358). Eine optimale Verbindung ist dies jedoch nicht. Güterzüge können nachts nur ca. 5 Stunden verkehren, da der Tunnel hauptsächlich für den Personenverkehr genutzt wird. Die Durchfahrt für Güterzüge ist daher auf ca. 2 Züge pro Tag beschränkt (DTD, 2023, S. 7). Um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden, soll daher künftig ein Großteil des Güterverkehrs auf die Yavuz Sultan Selim Brücke verlagert werden (siehe Abbildung 2.8).



Abbildung 2.8: Die Route der Yavuz Sultan Selim Brücke (UAB, 2024a)

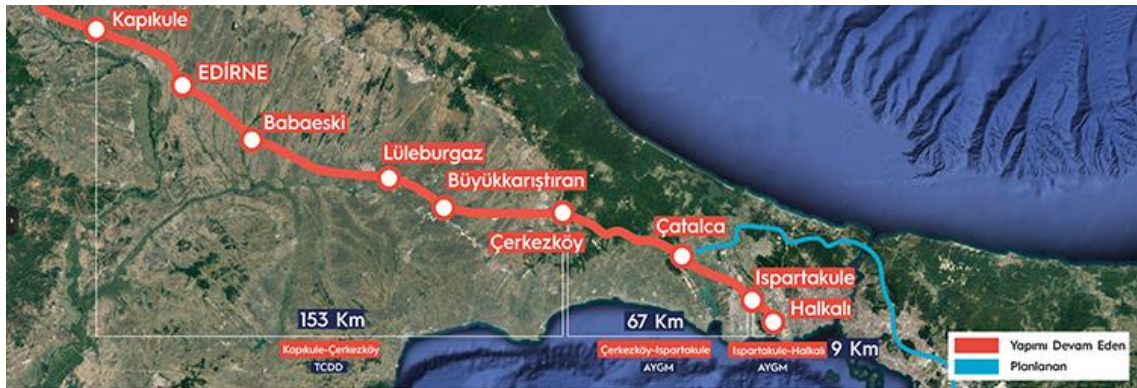


Abbildung 2.9: Die Route der Eisenbahnlinie Halkalı-Kapıkule (UAB, 2024a)

Die geplante Eisenbahnverbindung soll die Überlastung des Marmaray-Tunnels reduzieren und zusätzliche Kapazitäten für den Schienenverkehr tagsüber schaffen. Der türkische Minister für Verkehr und Infrastruktur, Abdulkadir Uraloğlu, gab bekannt, dass die Ausschreibung für das Eisenbahnprojekt noch in diesem Jahr erfolgen und bis 2028 fertiggestellt werden soll. Die von Gebze ausgehende Bahnlinie wird über die YSSB verlaufen und an die Halkalı-Kapıkule-Linie anschließen (siehe Abbildung 2.9) (UAB, 2024a). Die Gesamtlänge der Eisenbahnstrecke soll etwa 231 Kilometer betragen (Ministerium für auswärtige Angelegenheiten der Türkei, 2022). Die Abschnitte der Halkalı-Kapıkule-Hochgeschwindigkeitsstrecke, die nach der Endstation Kapıkule über Bulgarien weiter in die europäischen Länder führen sollen, befinden sich noch in der Ausbauphase und sollen ebenfalls bis 2028 fertiggestellt werden (Böcüoğlu Bodur, 2024). Der 153 Kilometer lange Abschnitt Çerkezköy - Kapıkule wird von der Europäischen Union mit 275 Mio. Euro gefördert, um die Verbindung an das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T) anzuschließen (Ministerium für auswärtige Angelegenheiten der Türkei, 2022). Da die Eisenbahnlinie über die YSSB noch nicht erbaut ist, erfolgt der Transport gegenwärtig per LKW. Die Nordmarmara-Autobahn, die an die Brücke anschließt, gilt daher als integraler Bestandteil, der einen effizienteren Güterverkehr auf dem Landweg durch Istanbul ermöglicht (Kuzey Marmara Otoyolu, o. D.).

2.3.2. “21st Century Maritime Silk Road” - Die maritimen Routen der Neuen Seidenstraße

Trotz des voranschreitenden Ausbaus der Transportinfrastruktur über Land werden etwa 90 Prozent des gesamten Welthandels auf dem Seeweg abgewickelt (Höferl, 2019, S. 10). Die Häfen entlang des Ost- und Südchinesischen Meeres haben am meisten von dem Seehandel profitiert. Laut der Top 100 Liste von Lloyd's List aus dem Jahre 2021, liegen 7 der 10 verkehrsintensivsten Containerhäfen der Welt in den chinesischen Städten Shanghai, Ningbo-Zhoushan, Shenzhen, Guangzhou, Qingdao, Tianjin und Hongkong (Lloyd's List, 2021, S. 20). Daher zeigt China als führende Exportnation großes Interesse daran, die Entwicklung eines leistungsfähigen maritimen Infrastrukturnetzes weltweit voranzutreiben (Farkas, 2020, S. 89, 113).

Im Rahmen der BRI wurden neben den vier Wirtschaftskorridoren, die China größtenteils über Landwege mit Europa verbinden, auch Korridore entwickelt, bei denen die maritime Infrastruktur als wesentlicher Bestandteil der “Silk Road Economic Belt” angesehen wird. Der maritime Teil des Projektes wird offiziell als die “21st Century Maritime Silk Road” bezeichnet. Sie erstreckt sich von der chinesischen Küste über das Südchinesische Meer, den Golf von Thailand, die Andamanen See, den Golf von Bengalen, die Lakkadivensee und das Arabische Meer bis in das Rote Meer und verläuft von dort aus weiter über den Suezkanal bis zum Mittelmeer. Das Mittelmeer gilt hier als Drehkreuz. Von hier aus führt ein Teil des Seeweges über den Hafen von Piräus nach Triest und Venedig, der andere Teil über den Hafen von Gibraltar nach Rotterdam, Hamburg und Duisburg (Farkas, 2020, S. 131–132; Morazán, 2020, S. 14). Die folgenden drei Wirtschaftskorridore finden direkten Anschluss an die maritime Seidenstraße:

1. Wirtschaftskorridor China – Indochina-Halbinsel (CICPEC)
 2. Wirtschaftskorridor China – Pakistan (CPEC)
 3. Wirtschaftskorridor Bangladesch – China – Indien – Myanmar (BCIMEC)
- (SCIO, 2023)

In den vergangenen Jahren ist Süd- und Südostasien zum Hauptziel der chinesischen Infrastrukturinvestitionen und Kreditvergaben geworden. Hier liegen die Wirtschaftskorridore China – Indochina-Halbinsel und Bangladesch – China – Indien – Myanmar. Trotz der bestehenden politischen Spannungen sowie der wirtschaftlichen

Instabilität in dieser Region sieht die Volksrepublik hier beträchtliches Potenzial. Prognosen zufolge soll Südostasien bis 2030 zur viertgrößten Volkswirtschaft der Welt aufsteigen (Farkas, 2020, S. 212). Die Region weist jedoch noch erhebliche Infrastrukturdefizite auf. Laut Angaben der Asian Development Bank (ADB) beruht der gesamte Investitionsbedarf für die Infrastruktur im ASEAN-Raum bis 2030 jährlich auf etwa 1,7 Bill. US-Dollar (ADB, 2017).

Die Vereinigung der südostasiatischen Länder (ASEAN) ist sich dieser Problematik bewusst und hat bereits 2016 den “Masterplan on ASEAN Connectivity 2025” (MPAC 2025) entwickelt, um die Wirtschaftsleistung und Konnektivität in der Region anhand gezielter Maßnahmen zu fördern (ASEAN, 2016, S. 8). Obwohl die BRI im MPAC 2025 nicht explizit erwähnt wurde, haben China und die ASEAN im Jahre 2019 eine “gemeinsame Erklärung zur Synergie zwischen dem Masterplan für ASEAN-Konnektivität (MPAC) 2025 und der Belt and Road Initiative unterzeichnet (ASEAN, 2019). Das geplante Hafennetzwerk strebt die Vernetzung von 47 Häfen an und bietet damit die Möglichkeit, im Rahmen der maritimen Seidenstraße neue Kooperationen einzugehen (Farkas, 2020, S. 214). So wurden laut Angaben von GTAI im Zeitraum von Juli bis September 2023 ein Großteil der BRI-Projekte im ASEAN-Raum getätigt. Die insgesamt 99 Projekte verteilen sich auf die Sektoren Energie, Bergbau und Verkehr, was einem Anstieg von 35 Projekten gegenüber dem Vorjahr entspricht (GTAI, 2023).

Der Wirtschaftskorridor China – Pakistan (CPEC) wird in Südasien von China ebenfalls vorangetrieben. Beim Vorzeigeprojekt der BRI wird der Fokus auf die Entwicklung der Transport-, Energie- und Telekommunikationsinfrastruktur in Pakistan gesetzt. Insbesondere geht es im Transportbereich um den Ausbau des Hafennetzes, der eine Gesamtlänge von etwa 3 200 Kilometern erreichen soll (Felbermayr et al., 2019, S. 8). Als strategischer Knotenpunkt gilt der Hafen von Gwadar am Arabischen Meer, der im Jahre 2015 von der chinesischen Staatsfirma “China Overseas Ports Holding Company” (COPHC) für 42 Jahre gepachtet wurde. Er liegt am Eingang zur Straße von Hormus, der die wichtigste Route für den Öltransport darstellt. Schätzungsweise werden 40 Prozent des weltweiten Erdöltransportes durch diese Straße transportiert. China plant zukünftig über Pipelines entlang des CPEC-Wirtschaftskorridors Erdöl- und Erdgas aus der Golfregion über Pakistan direkt nach China zu transportieren und damit die maritime Seidenstraße zu entlasten (Schmitt & Vennewald, 2018, S. 9).

2.4. DIE POLARE “SEIDENSTRASSE”

In den vergangenen Jahren hat auch die Arktis für die Weltwirtschaft an Bedeutung gewonnen und das Interesse der Großmächte geweckt. Die steigenden Temperaturen infolge des Klimawandels haben das Abschmelzen der Polkappen beschleunigt (Paul, 2020, S. 5–6). Bereits im Juli 2020 erreichte die Eisfläche des Nordpolarmeeres ihren historischen Tiefstand (Shagina & Zogg, 2020, S. 1). Obwohl diese Ereignisse katastrophale Auswirkungen für Umwelt und Bevölkerung mit sich bringen, ist das kommerzielle Potenzial der Region stärker in den Vordergrund gerückt (Paul, 2020, S. 5). Die Rede ist von der Entwicklung der drei wichtigen Schifffahrtspassagen im Nordpolarmeer, so die Nordostpassage entlang der russischen Arktisküste bis zur Beringstraße, die Nordwestpassage durch den kanadisch-arktischen Archipel und die Transpolare Route quer durch den Arktischen Ozean (Paul, 2020, S. 14–15, 18). Sollte die Arktis wie erwartet ab den 2040er Jahren weitgehend eisfrei sein, würden neben den alternativen Routen auch Rohstoffvorkommen wie Kohle, Erdöl und Erdgas, Nickel, Platin sowie seltene Erden leichter erschließbar werden (Paul, 2020, S. 11, 32–33).

Obwohl die arktischen Seewege im Vergleich zu den traditionellen Routen wie durch den Suezkanal oder den Panamakanal meistens kostengünstigere sowie kürzere Verbindungen versprechen, können die Gewässer gegenwärtig, aufgrund der hohen Meereiskonzentration in bestimmten Regionen, allein mit Eisbrechern überquert werden. Als ideale Route für den Wirtschaftsverkehr gilt derzeit die Nordostpassage, die derzeit genau wie die Nordwestpassage lediglich für bestimmte Start- und Zielhäfen eine kürzere Strecke anbietet (siehe Tabelle 2.1). Eine signifikante Verringerung der Entfernung findet zwischen den nordeuropäischen Häfen, Nordamerika und Asien statt (Dyrcz, 2017, S. 138–139). Beispielsweise ist die Route von Rotterdam nach Vancouver durch die Nordostpassage mit einer Gesamtlänge von 13 445 Kilometern rund 15 000 Kilometer kürzer als durch den Suezkanal und die Straße von Malakka. Dahingegen stellt der Seeweg von Rotterdam nach Singapur durch den Suezkanal und die Straße von Malakka, mit 15 750 Kilometern eine deutlich kürzere Verbindung als über die Nordost- und Nordwestpassage dar (Paul, 2020, S. 19).

Tabelle 2.1: Entfernungen zwischen Häfen bei Nutzung verschiedener Routen (in Kilometern)
(Eigene Darstellung in Anlehnung an Christensen, 2009, S. 2)

Anmerkung: Die kürzesten Routen wurden kenntlich gemacht

Route	Panamakanal	Nordwestpassage	Nordostpassage	Suezkanal und Malakka-Straße
London - Yokohama	23 300	15 930	13 841	21 200
Marseilles - Yokohama	24 030	16 720	17 954	17 800
Marseilles - Singapur	29 484	21 600	23 672	12 420
Marseilles - Schanghai	26 038	19 160	19 718	16 460
Rotterdam - Singapur	28 994	19 900	19 641	15 750
Rotterdam - Schanghai	25 588	17 570	15 793	19 550
Rotterdam - Vancouver	16 350	14 330	13 445	28 400
Rotterdam - Los Angeles	14 490	15 790	15 252	29 750
Hamburg - Seattle	17 110	15 270	13 459	29 780
Gioia Tauro - Hongkong	25 934	24 071	21 556	14 093
Barcelona - Hongkong	25 044	23 179	20 686	14 693
New York - Schanghai	20 880	17 030	19 893	22 930
New York - Singapur	23 580	20 310	23 121	18 770
New York - Hongkong	21 260	18 140	20 982	21 570

In letzter Zeit hat auch China mehrfach sein Interesse an der Arktis bekundet. Dazu veröffentlichte der Staatsrat der Volksrepublik am 26. Januar 2018 erstmals ein Whitepaper zur Arktis mit dem Titel “Chinas Arktispolitik” und definierte sich darin trotz

ihrer geografischen Entfernung als “Near Arctic State”, mit der Begründung, seit Jahren wissenschaftliche Forschung in der Region zu betreiben. Darüber hinaus stellte Peking sein Vorhaben einer neuen “Polaren Seidenstraße” vor und machte deutlich, dass es sich zukünftig aktiver an den Angelegenheiten der Arktis beteiligen und seine wirtschaftlichen Aktivitäten entlang der polaren Routen verstärken möchte (Shagina & Zogg, 2020, S. 2; The State Council Information Office of the People’s Republic of China, 2018).

2.5. DIE “DIGITALE SEIDENSTRASSE”

Die Belt and Road Initiative hat sich nicht nur zum Ziel gesetzt, klassische Verkehrsverbindungen zu errichten, sondern auch die Land- und Seerouten der “Neuen Seidenstraße” durch eine digitale Komponente zu ergänzen. Das 2015 ins Leben gerufene Projekt der “Digitalen Seidenstraße”, auch bezeichnet als “Digital Silk Road” (DSR), soll langfristig ein breit angelegtes digitales Infrastrukturnetzwerk schaffen, das den interkontinentalen Waren- sowie Informationsaustausch zwischen den teilnehmenden Ländern verbessern soll (siehe Abbildung 2.10). In diesem Rahmen wurden bisher Kooperationsabkommen mit etwa 40 Ländern, darunter Vietnam, Laos, Indonesien, Dschibuti, Südkorea und Pakistan, abgeschlossen (Patil & Gupta, 2024, S. 3, 5-8).

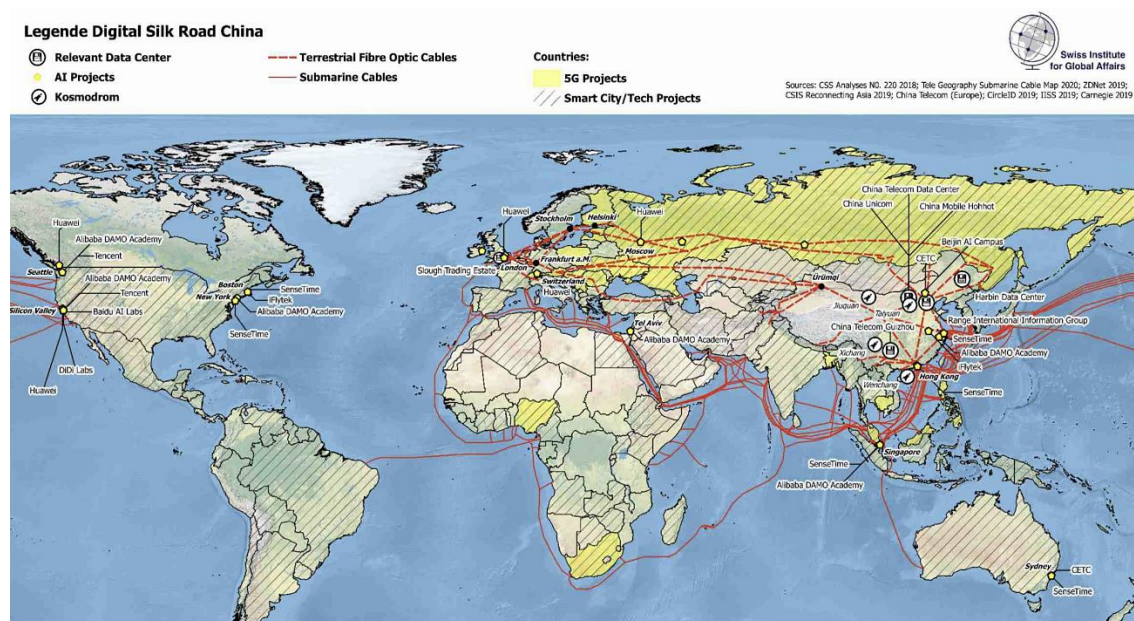


Abbildung 2.10: Die Digitale Seidenstraße (SIGA, 2018)

Die technologische Dimension der BRI setzt sich heute aus einer breiten Palette von Projekten zusammen, die zur Schaffung einer neuen digitalen Wirtschaft dienen sollen. Diese gehen über das Verlegen von Glasfaserkabeln hinaus und umfassen die Entwicklung sowie Ausweitung der 5G-Technologie, künstlicher Intelligenz, digitaler Daten- und Forschungszentren sowie Smart-City-Projekte (Morazán, 2020, S. 10). Die Umsetzung erfolgt durch führende chinesische Privatunternehmen wie Alibaba, Huawei, Tencent und ZTE. Doch nicht nur private, sondern auch staatliche Unternehmen werden von Chinas Staatsbanken im Ausland bei der Umsetzung von Infrastrukturprojekten wie in Afrika und Europa unterstützt (Patil & Gupta, 2024, S. 3; Flatten, 2021, S. 3). So konnte das Staatsunternehmen "China Telecom", das neue Datenzentrum in Dschibuti, Ostafrika errichten. Es soll nun mit anderen wichtigen Zentren in Asien, Europa sowie China interagieren und gleichzeitig die Entwicklung des Unterwasser-Glasfaserkabelnetzes in Ostafrika unterstützen (Lippert & Perthes, 2020, S. 33). In diesem Rahmen haben chinesische Unternehmen laut Datenbank des Mercator Institute for China Studies (MERICS) seit 2013 mehr als 17 Mrd. US-Dollar zur Verfügung gestellt (Eder et al., 2019).

Im Vergleich zu den Projekten der SREB und MSR begann die Digitale Seidenstraße zwar mit einem geringen Investitionsvolumen, aber zeigte langfristig, insbesondere nach der COVID-19-Pandemie, eine beeindruckende Wachstumsdynamik (Kuhn, 2021, S. 904). Die durch die Pandemie hervorgerufene globale Nachfrage nach digitaler Infrastruktur hat in den Partnerländern zu einer Beschleunigung der digitalen Transformation geführt. Um die Ausbreitung des Virus weltweit einzudämmen, wurden digitale sowie gesundheitliche Aspekte miteinander verknüpft und die Entwicklung neuer Hightech-Überwachungstechnologien vorangetrieben (Gulden & Gutting, 2021, S. 169). So zeigen die Prognosen, dass China im Jahre 2024 voraussichtlich mit 49,22 Mrd. Euro den höchsten Umsatz im Digital Health Markt erwirtschaften wird. In Europa hingegen soll der Umsatz 33,60 Mrd. Euro betragen (Statista, 2024).

Die Zunahme des Datenverkehrs und der Bedarf an digitalen Ressourcen in den EU-Ländern, insbesondere während der COVID-19-Pandemie, ließen die notwendigen Milliardeninvestitionen in die digitale Infrastruktur nicht mehr länger auf sich warten. Als führender Anbieter im Bereich der 5G-Technologie erklärte sich Huawei bereit, die EU

bei der 5G-Umstellung zu unterstützen (Morazán, 2020, S. 13). So ist Huawei inzwischen zum weltweit führenden Netzwerkausrüster aufgestiegen und verzeichnete 2022 mit einem Anteil von 31,5 Prozent den höchsten Marktanteil im Segment Netzwerkausrüstung (ITCandor, 2023). In der Folge wurde in Europa die Debatte über die Beteiligung chinesischer Marken wie Huawei am Infrastrukturausbau verschärft. Die Reaktionen und Maßnahmen der europäischen Länder unterschieden sich allerdings. Während in Ländern wie Frankreich und den Niederlanden der Zugang von Huawei zu bestimmten Bereichen aus Gründen der Datensicherheit verweigert wurde, hat sich beispielsweise die Schweiz weiterhin für die Zusammenarbeit mit der chinesischen Marke entschieden (Christiani et al., 2021, S. 18). In Deutschland hat das Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI) kürzlich Vereinbarungen mit den Mobilfunkbetreibern Deutsche Telekom, Telefónica und Vodafone getroffen, kritische Komponenten der chinesischen Hersteller Huawei und ZTE bis Ende 2026 aus ihren 5G-Kernnetzen und bis Ende 2029 aus ihren 5G-Netzwerkmanagementsystemen zu entfernen und durch alternative Lösungen zu ersetzen (BMI, 2024).

2.6. DIE “WELTRAUMSEIDENSTRASSE”

In den vergangenen Jahrzehnten haben sowohl staatliche als auch nicht-staatliche Akteure ihre Aktivitäten im Weltraum intensiviert (Jetzke & Weide, 2017, S. 1). Seit der Etablierung der Belt and Road Initiative hat insbesondere China grundlegende Pläne und Ziele für den Weltraum formuliert und mit bemerkenswerter Geschwindigkeit seine Aktivitäten in diesem Bereich vorangetrieben. Im Zentrum der sogenannten “Weltraumseidenstraße”, auch bezeichnet als die “Space Silk Road” (SSR), steht das chinesische Satellitensystem “BeiDou”. In dem 2016 veröffentlichten offiziellen Whitepaper mit dem Titel “China’s BeiDou navigation satellite system” werden die Bestrebungen der Volksrepublik in diesem Kontext näher beschrieben (The State Council Information Office, 2016):

“China applies the principle that "The BDS is developed by China, and dedicated to the world" to serve the development of the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road ("Belt and Road Initiative" for short), and actively pushes forward international cooperation related to the BDS. As the BDS joins hands with other

navigation satellite systems, China will work with all other countries, regions and international organizations to promote global satellite navigation development and make the BDS better serve the world and benefit mankind.” (The State Council Information Office, 2016)

Die SSR ist demzufolge eine breit angelegte Strategie, die voraussieht, den landgestützten Wirtschaftsgürtel sowie die maritime Seidenstraße mit den BDS-basierten Produkten auszustatten, um ein global funktionsfähiges Informationsnetzwerk zu schaffen. Seit Ende des Jahres 2018 besteht für BRI-Länder die Möglichkeit, die Dienste von BeiDou zu nutzen (Morazán, 2020, S. 22–23). Der Ausbau zur weltweiten Nutzung des Satellitensystems wurde hingegen im Juni 2020 abgeschlossen und soll künftig die globalen Navigationssatellitensysteme, darunter das US-amerikanische “Global Positioning System” (GPS) und das europäische Galileo-System ergänzen (Morazán, 2020, S. 23; Godehardt, 2020, S. 17). Die Anteile der einzelnen Akteure am GNSS-Markt für die Jahre 2017, 2019 und 2021 sind in der folgenden Tabelle 2.2 dargestellt:

Tabelle 2.2: Geografische Aufteilung der Einnahmen in der GNSS-Industrie (in Prozent)
(Eigene Darstellung in Anlehnung an EC & GSA, 2019; EC & EUSPA, 2022; EC & EUSPA, 2024)

	Anteil 2017	Anteil 2019	Anteil 2021
Vereinigten Staaten	28	29	31
Europa	27	25	24
China	10	13	13
Japan	20	18	13
Südkorea	5	5	5
Andere	10	11	14

Aus der Tabelle 2.2 kann entnommen werden, dass im aktuellen “EUSPA, EO and GNSS Market Report” (2024) die Vereinigten Staaten mit 31 Prozent nach wie vor führend am globalen GNSS-Markt sind. Europa folgt zwar erneut den USA mit 24 Prozent, doch die Anteile zeigen seit 2017 eine rückläufige Tendenz um etwa 3 Prozent an. China hingegen verzeichnete im Jahre 2019 mit 13 Prozent das stärkste Wachstum am globalen GNSS-Markt und hielt seinen Anteil zwischen 2019 und 2021 stabil (EC & EUSPA, 2024; EC & EUSPA, 2022; EC & GSA, 2019).

Die Weltraumseidenstraße geht über die Entwicklung eigener Kommunikations- und Aufklärungssatelliten sowie Navigations- und Positionierungssystemen hinaus und schließt die Kooperationen im Bereich der Weltraumwissenschaften wie bemannte Raumfahrtprogramme und Erkundungsprojekte mit ein (Ming, 2024, S. 5, 21). Eines der wichtigsten Projekte Chinas als Teil des “chinesischen Traums” ist die neue Raumstation “Tiangong” (Neuneck, 2022, S. 9; Engels, 2022, S. 10). Im April 2021 wurde das Kernmodul “Tianhe” mit einer Long March 5B-Rakete in die Umlaufbahn geschickt. Neben dem Wohnmodul sollen zwei weiteren Module “Wentian” und “Mengtian” als Forschungslabore dienen. Die Montage des dreimoduligen Raumstationsprojektes ist gegenwärtig abgeschlossen und offiziell in Betrieb (Cowing, 2023). Neben der Internationalen Raumstation (ISS) ist Tiangong somit zur zweiten funktionsfähigen Raumstation der Welt geworden (Song & Tauschinski, 2022).

2.7. DIE FINANZIERUNG DER “BELT AND ROAD INITIATIVE”

Die Belt and Road Initiative umfasst eine Reihe von milliardenschweren Infrastrukturprojekten, deren Umsetzung bereits begonnen hat und für die Zukunft weiter geplant ist. Allerdings gibt es bis heute keine genauen Zahlen über das Investitionsvolumen, da diese je nach genutzter Quelle variieren (Kuhn, 2021, S. 901). Laut der Datenbank des American Enterprise Institutes betrug der Gesamtwert der Bau- und Investitionstätigkeiten im Rahmen der BRI bis Dezember 2023 rund 966 Mrd. US-Dollar (AEI, 2023). Laut dem jüngsten Bericht des Green Finance & Development Center hingegen wurden seit der Ankündigung Investitionen in Höhe von 1.014 Bill. US-Dollar getätigt (Nedopil, 2023b, S. 5). Die BRI-Projekte werden von chinesischen Banken und Fonds unterstützt, von denen einige zur Mobilisierung von Kapital seitens China initiiert wurden. Die gesamten Finanzierungskanäle sind im Folgenden aufgelistet:

1. Commercial banks of China
 - a. Bank of China (BOC)
 - b. China Construction Bank (CCB)
 - c. Industrial and Commercial Bank of China (ICBC)
 - d. China CITIC Bank International (CNCBI)
 - e. Shanghai Pudong Development Bank (SPDB)

- f. Industrial Bank (IB)
 - g. Agricultural Bank of China (ABC)
 - h. China Merchants Bank (CMB)
- 2. Policy banks of China
 - a. The Export-Import Bank of China (EXIM, China Eximbank)
 - b. Agricultural Development Bank of China (ADBC)
 - c. China Development Bank (CDB)
- 3. Multilateral development banks
 - a. Asian Development Bank (ADB)
 - b. Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)
 - c. New Development Bank (NDB)
- 4. Development and investment funds
 - a. China Investment Corporation (CIC)
 - b. Silk Road Fund (SRF)
- 5. State-funded policy-oriented insurance company
 - a. China Export and Credit Insurance Corporation (SINOSURE)
(CCIEE & UNDP, 2017, S.69-70, 53-55)

Einer der wichtigsten Finanzierungsinstrumente der BRI ist die Asiatische Infrastruktur-Investitionsbank (AIIB) mit Sitz in Peking. Die multilaterale Finanzinstitution nahm im Frühjahr 2016 unter der Anführung von China und der Beteiligung von 56 Ländern, darunter auch Mitgliedstaaten der Europäischen Union wie Deutschland, ihre Geschäftstätigkeit auf (BMF, 2019, S. 25). Anlass für die Gründung war die Kritik Chinas und der weiteren BRICS-Staaten Brasilien, Russland, Indien und Südafrika, in dem vom Westen dominierten Bretton-Woods-System unterrepräsentiert zu sein. In den wichtigsten internationalen Finanzinstitutionen, dem Internationalen Währungsfonds (IWF) und der Weltbank, konnte sich China – und kann sich auch gegenwärtig noch – trotz seines wachsenden wirtschaftspolitischen Gewichts keinen Einfluss sichern (Fuhrmann, 2022, S. 3). Die Vereinigten Staaten betrachteten die proaktiven Schritte Chinas mit Skepsis und sprachen sich von Beginn an aktiv gegen die Initiierung von Banken durch die Volksrepublik aus (Babones et al., 2020, S. 326). Insbesondere der Beitritt europäischer Staaten sowie die Zusammenarbeit der AIIB mit Entwicklungsbanken wie der Europäischen Investitionsbank (EIB) und der Europäischen

Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBRD) wurden kritisiert (Carstensen et al., 2017, S. 21).

Nach ihrer Gründung hat sich die AIIB entgegen den Erwartungen sehr schnell fortentwickelt und weltweit 109 Mitglieder gewonnen, von denen 13 als potenzielle Mitglieder gelistet sind (AIIB, 2024). Die Bank definiert sich heute als eine Entwicklungsbank, die sich zum Ziel gesetzt hat, finanzielle Quellen für die öffentlichen sowie privaten Investitionen entlang der Wirtschaftskorridore der BRI zu schaffen und gleichzeitig zur nachhaltigen Entwicklung in den unterentwickelten Ländern Asiens beizutragen. Ein Großteil der Investitionen fließen in Projekte aus den Bereichen Verkehr, Telekommunikation, Energie, Logistik, ländliche Infrastruktur und Stadtentwicklung. Dafür haben die Gründungsmitglieder ein Stammkapital von 100 Mrd. US-Dollar festgesetzt (Carstensen et al., 2017, S. 19). So wurde auf der achten Jahrestagung der AIIB im September 2023 verkündet, dass sich die Bank mit einem Investitionsvolumen von rund 45 Mrd. US-Dollar in mehr als 200 Projekten zu einem der wichtigsten Finanzierungspartner für nachhaltige Infrastrukturentwicklung in Asien entwickelt hat (Walter, 2023).

Die zweite wichtige Finanzinstitution der BRI ist die New Development Bank (NDB) mit Sitz in Shanghai. Die von den BRICS-Staaten im Jahre 2014 während des sechsten BRICS-Gipfels in Brasilien initiierte multilaterale Entwicklungsbank, nahm erst 2016 ihre Geschäftstätigkeit auf. Laut der offiziellen Website strebt die NDB eine Intensivierung der Zusammenarbeit der BRICS-Staaten an und beabsichtigt, mittels eines gezeichneten Kapitals von 50 Mrd. US-Dollar die nachhaltige Entwicklung in den BRICS- und EMCD-Staaten zu unterstützen (NDB, o. D.).

Im Jahre 2022 wurden für zehn neue Projekte in verschiedenen Sektoren rund 2,7 Mrd. US-Dollar genehmigt. Die Gesamtzahl der bis zum Ende des Jahres 2022 genehmigten Projekte belief sich somit auf 96, während die Genehmigung für die dafür erforderlichen Auszahlungen einen Betrag von 32,8 Mrd. Euro erreichte. Die kumulierten tatsächlichen Auszahlungen bis Ende 2022 belaufen sich laut dem letzten Jahresbericht der NDB (2022) auf 15,4 Mrd. US-Dollar, die größtenteils auf die Auszahlungen von Darlehen für das COVID-19-Notprogramm zurückzuführen sind (NDB, 2022, S. 8, 37).

Neben den Darlehen, die über die multilateralen Finanzinstitutionen ausbezahlt werden, vergibt die chinesische Regierung auch eine Vielzahl von Krediten über ihre

staatlichen Banken und Fonds. Bei diesen Krediten handelt es sich in der Regel um gebundene Kredite mit einer Laufzeit von 20 Jahren und einem Zinssatz von bis zu 5 Prozent p.a. Bei den Chinas Policy Banks hingegen liegen die Zinssätze zwischen 2 und 3 Prozent p.a. und werden mit einer Laufzeit von mehr als 25 Jahren vergeben (Barisitz, 2020, S. 21). Für die im Rahmen der Belt and Road Initiative vergebenen Kredite werden in der Regel keine expliziten politischen Forderungen an das Empfängerland gestellt. In bestimmten Fällen besteht die Möglichkeit, die Darlehen durch Rohstofflieferungen nach China zu tilgen. Dieses Vorgehen wird als „Checkbook Diplomacy“ oder „Construction Site Diplomacy“ bezeichnet (Barisitz, 2020, S. 21–22).

Obwohl die vergebenen Kredite günstige Zinskonditionen sowie flexible Rückzahlungsmöglichkeiten aufweisen, kam es in einigen Schwellen- und Entwicklungsländern dazu, dass die Schuldentragfähigkeit erheblich überschritten wurde. In den großen BRI-Mitgliedsländern wie Pakistan, Kenia, Sri Lanka, Äthiopien und Belarus hat die chinesische Verschuldung bereits fast 10 Prozent des nationalen BIP erreicht (Diermeier et al., 2020, S. 2). Da chinesische Banken in den meisten Fällen staatliche Garantien für die von ihnen finanzierten Projekte verlangt haben, wurden die Risiken größtenteils auf die Empfängerstaaten übertragen (Barisitz, 2020, S. 26). In der Vergangenheit kam es bereits zu chinesischen Kapitalbeteiligungen und befristeten Übernahmen als Gegenleistung für die nicht erbrachten Rückzahlungen (Barisitz, 2020, S. 21–22). Ein bekanntes Beispiel hierfür ist der Hafen von Hambantota in Sri Lanka. Das für die erste Phase eines BRI-Projekts vergebene Darlehen wurde mit einem Zinssatz von 6,3 Prozent verzinst und musste innerhalb eines Zeitraums von 13 Jahren (einschließlich eines tilgungsfreien Jahres) zurückgezahlt werden. Allerdings war Sri Lanka nicht in der Lage, die Schulden zu begleichen, sodass der Betrieb des Hafens an China übergeben wurde. Kritiker werfen Peking nun vor, eine gezielte “debt-trap diplomacy” zu betreiben und die Win-Win-Perspektive der BRI vorzutäuschen (Ji & Rana, 2022, S. 87).

2.8. DIE “BELT AND ROAD INITIATIVE” ALS STRATEGISCHES INSTRUMENT ZUR AUSWEITUNG DES GEOPOLITISCHEN EINFLUSSES CHINAS

Die Belt and Road Initiative besitzt heute eine globale Reichweite. Neben der Zusammenarbeit mit den beteiligten Ländern entlang der festgelegten Wirtschaftskorridore hat China auch Kooperationsabkommen mit regionsfernen Akteuren, wie Chile und Argentinien, abgeschlossen (siehe Abbildung 2.4). Somit gehen die Investitionen und Projekte Chinas weit über die ursprünglichen Routen der Neuen Seidenstraße hinaus bis nach Lateinamerika (Gulden & Gutting, 2021, S. 159).

In Lateinamerika und der Karibik (LAK) ist seit Beginn der 1970er Jahre ein Prozess zu beobachten, der von den Bestrebungen der Staaten nach politischer und wirtschaftlicher Unabhängigkeit von den Großmächten USA und EU gekennzeichnet ist (Stimmer, 2019, S. 2). Während die Forderung nach mehr Souveränität und Unabhängigkeit lauter wurde, nahmen einige der Regierungen den Aufstieg Chinas als Chance wahr, politisch dem Westen entgegenzutreten und eine alternative, nicht vom Westen geprägte Wirtschaftspolitik zu betreiben (Jenkins, 2019, S. 245). So haben bis Anfang 2023 insgesamt 21 Länder der LAK-Region Absichtserklärungen mit China zum Beitritt zur BRI unterzeichnet (siehe Abbildung 2.11) (Creutzfeldt et al., 2024, S. 6-7). Eine formelle BRI-Mitgliedschaft wurde von China nicht als Voraussetzung für eine Zusammenarbeit gesetzt, sondern auch mit Ländern, die keine Mitglieder sind, wie früher Argentinien oder heute Brasilien, Kooperationsabkommen für Projekte auf Ministerebene abgeschlossen (Zhang, 2019, S. 6-7).



Abbildung 2.11: Abkommen der LAK-Länder im Rahmen der Belt and Road Initiative
(Creutzfeldt et al., 2024, S. 6)

Mittlerweile ist China zu einem der wichtigsten Handelspartner und Investoren für Lateinamerika geworden. Besonders wichtig ist die militärische Dimension der Zusammenarbeit. Anfangs beschränkten sich die chinesischen Unternehmen auf den Verkauf von Militärbekleidung und Kleinwaffen. Im Laufe der Zeit hat sich die Bandbreite der exportierten Rüstungsgüter jedoch massiv erweitert. Es wurden Verträge zum Verkauf von Kampfflugzeugen- und helikoptern, Militärtransportern, Radargeräten und Raketen systemen vereinbart (McDonald & Burgoyne, 2019, S. 152). Neben den Waffenlieferungen wurden auch gemeinsame Militärübungen mit Chile, Brasilien und Kuba durchgeführt. Ein Großteil der lateinamerikanischen Staaten entsandte zu

Ausbildungszwecken ihre Truppen nach China (Farkas, 2018, S. 278). Die Operationen Chinas in der Region sowie die Kooperation mit den Verteidigungsinstitutionen haben dem chinesischen Militär die Möglichkeit eröffnet, seine Kenntnisse über die Region zu erweitern und im Falle eines militärischen Konflikts mit den USA kritische Infrastrukturen wie Flugplätze, Häfen oder andere Einrichtungen zu nutzen, ohne dafür im Voraus formelle Vereinbarungen treffen zu müssen (McDonald & Burgoyne, 2019, S. 152-153).

Auch im Bereich der Weltraumtechnologie hat die Volksrepublik die Kooperation mit Lateinamerika gesucht. So wurde das Beidou-Navigationssystem in der LAK-Region eingesetzt, wofür China von Chile aus Satelliten startete und in Patagonien mit hohem Kostenaufwand Stationen für die Kontrolle dieser Satelliten errichtete. Diese Anlagen bergen gleichzeitig das Potenzial, von China zur Informationsbeschaffung und für andere politische sowie militärische Zwecke verwendet zu werden (Farkas, S. 279-280).

Chinas Engagement in den LAK-Staaten kann daher als Teil einer umfassenderen Strategie verstanden werden, die über wirtschaftliche Motive hinaus auch stärker geopolitische Interessen umfasst (Jenkins, 2019, S. 235). Die Volksrepublik schafft in der Region nicht nur neue Zielmärkte für ihre Exporte und verlagert überschüssige Produktionskapazitäten ins Ausland, sondern sichert sich auch den Zugang zu natürlichen Ressourcen und kritischer Infrastruktur in der Region (Creutzfeldt et al., 2024, S. 2, 10). Diese Art der Strategieführung ist nicht allein auf China beschränkt. Der geopolitische Wettbewerb hat sich heute zu einem komplexen System entwickelt und sich auf nahezu alle Bereiche ausgeweitet, wobei der Schwerpunkt bei der Gestaltung internationaler Strategien zunehmend auf die Infrastrukturentwicklung gelegt wird. Großmächte initiieren umfangreiche Programme, um durch Investitionen in Infrastrukturprojekte wie den Ausbau von Häfen, Eisenbahnlinien, Energieanlagen und die Verlegung von Pipelines, ihren politischen Einfluss gezielt auszuweiten (Rizzi, 2024, S. 4). Die sogenannten "Mittelmächte", deren Position und Einfluss je nach Kontext an Bedeutung gewinnen, sind zu zentralen Akteuren im Wettstreit der Großmächte geworden (Lippert & Mair, 2024, S. 5). Diese Länder, zu denen zunehmend auch Entwicklungsländer gehören, haben ihren Ansatz geändert und verbünden sich nicht mehr wie während des Kalten Krieges mit nur einer Großmacht, sondern streben nach einer Diversifizierung ihrer außenpolitischen Partner an, um sicherzustellen, dass sie nicht von einer Macht

dominiert werden. Sie ergreifen daher auch in internationalen Konflikten immer seltener Partei (Rizzi, 2024, S. 4). So sind beispielsweise die Golfstaaten heute nicht bereit, sich auf eine Seite zu stellen, sondern vielmehr daran interessiert, ihre Beziehungen zu China, Russland und dem Westen im Rahmen ihrer Interessen weiter auszubauen. Während sie ihre Handels- und Wirtschaftsbeziehungen mit China und Russland intensivieren, sind sie gleichzeitig auch offen für Kooperationen mit den USA und der EU, siehe IMEC (Rizzi, 2024, S. 8).

Wie bereits angesprochen, spielt der Zugang zu den natürlichen Ressourcen eine wesentliche Rolle bei Initiativen wie der Belt and Road, die formell hauptsächlich auf den Infrastrukturausbau und den bilateralen Austausch gerichtet sind. Zu den wichtigen Mittelmächten im Bereich der mineralischen und landwirtschaftlichen Rohstoffe zählen Marokko, Chile und Argentinien, im Bereich der Energie hingegen die Vereinigten Arabischen Emirate, Katar und einige Staaten Nordafrikas wie Libyen und Algerien. Dies sind Länder, mit denen China intensive bilaterale Beziehungen unterhält und sich als „Fürsprecher“ für deren Interessen aufstellt (Lippert & Mair, 2024, S. 8).

Auf internationalen Foren nehmen die Mittelmächte immer häufiger eine Gegenposition zu europäischen Interessen wie denen Deutschlands ein. Sie sehen diese als Kräfte, die die internationale Umgestaltung in Richtung Multipolarität blockieren (Lippert & Mair, 2024, S. 8). Im Bereich der mineralischen Rohstoffe ist die EU jedoch auf Importe von außerhalb Europas angewiesen. Bei den seltenen Erden besteht derzeit eine nahezu vollständige Importabhängigkeit. Demgegenüber hat sich die Volksrepublik China sowohl beim Abbau als auch bei der Weiterverarbeitung von Rohstoffen als führender Akteur etabliert. Um der wachsenden Dominanz Chinas entgegenzuwirken und die europäischen Interessen stärker zu vertreten, hat die EU daher verschiedene Programme und Projekte entwickelt, die sich im Wesentlichen auf den Infrastrukturausbau in rohstoffreichen Regionen wie Afrika konzentrieren, siehe Global Gateway in Kapitel 3.3. (Lippert & Mair, 2024, S. 75; Eickhoff, 2023).

3. DIE ENTWICKLUNG DER POLITISCHEN UND WIRTSCHAFTLICHEN BEZIEHUNGEN ZWISCHEN CHINA UND DER EUROPÄISCHEN UNION

Der Zeitraum zwischen den Jahren 1995 und 2001 bildete eine bedeutende Phase der Entfaltung bilateraler Beziehungen zwischen China und der Europäischen Union, die sich im Umfang schnell steigerten (Huang, 2012, S. 104). Einen bedeutenden Beitrag dazu leistete die Intensivierung des Wirtschaftsverkehrs, der durch den Beitritt Chinas zur WTO im Jahr 2001 beschleunigt wurde. Die EU unterstützte diesen Beitritt, um die Volksrepublik in die bestehende Wirtschaftsordnung integrieren und durch die Öffnung des Waren-, Dienstleistungs- und Finanzsektors vom chinesischen Markt profitieren zu können (Huang, 2012, S. 106-107). Dies bedeutete jedoch keine konfliktfreie Partnerschaft. Die grundlegenden kulturellen und politischen Unterschiede sowie die Menschenrechtsfrage in China wurden zum kontinuierlichen Stein auf dem Weg zur Herstellung gesunder bilateraler Beziehungen zwischen China und der EU (Huang, 2012, S. 102). Zwar wurden für einige Zeit die empfindlichen Themen im politischen Bereich in den Hintergrund gerückt und der Fokus vielmehr auf den Wirtschaftsverkehr gerichtet, doch traten nach einer weitgehend reibungslosen Phase ernstere Streitpunkte auf, die das bis dahin von Partnerschaft geprägte Verhältnis zu verändern begannen (Huang, 2012, S. 107, 111). In den nachfolgenden Kapiteln wird daher zunächst eine detaillierte Darstellung des gegenwärtigen Zustandes der Handels- und Wirtschaftsbeziehungen zwischen China und der Europäischen Union unter Berücksichtigung der politischen Rahmenbedingungen erfolgen. Darauf aufbauend werden die sich wandelnde europäische China-Strategie und die neuen Initiativen der Europäischen Union vorgestellt.

3.1. DIE HANDELS- UND WIRTSCHAFTSBEZIEHUNGEN ZWISCHEN CHINA UND DER EUROPÄISCHEN UNION

Die bilateralen Handels- und Wirtschaftsbeziehungen zwischen China und Europa haben über die Jahre an entscheidender Bedeutung gewonnen (Tzogopoulos, 2021, S. 65). In der Gesamtbetrachtung hat das jährliche Handelsvolumen zwischen China und der EU

einen Wert von mehr als 800 Mrd. Euro erreicht (Eurostat, 2023a). Damit ist China erneut zu einem der wichtigsten Handelspartner der EU geworden. Nach aktuellen Zahlen von Eurostat war die Volksrepublik im Jahr 2022 mit rund 21 Prozent der größte Partner für EU-Warenimporte, gefolgt von den Vereinigten Staaten (11,9 Prozent), dem Vereinigten Königreich (7,2 Prozent), Russland (6,8 Prozent) und Norwegen (5,4 Prozent). Bei den EU-Warenexporten hingegen lag China mit einem Anteil von 9 Prozent an dritter Stelle. An erster Stelle standen die Vereinigten Staaten (19,8 Prozent), gefolgt vom Vereinigten Königreich (12,8 Prozent), der Schweiz (7,3 Prozent) und der Türkei (3,6 Prozent) (Eurostat, 2023b, S. 43).

Während die Handelsaktivitäten zugenommen haben, hat sich seit 1995 auch das Handelsbilanzdefizit der EU mit China sukzessive verschärft (Breinbauer, 2019, S. 6). Bereits 2002 verzeichnete die EU ein Handelsdefizit von 41 Mrd. EUR, das im Jahr 2023 einen Wert von rund 295 Mrd. Euro erreichte. Länderspezifisch betrachtet haben allein Deutschland, Finnland, Irland und Luxemburg einen Handelsüberschuss mit China erzielen können. Die übrigen 23 EU-Mitgliedstaaten wiesen im betrachteten Zeitraum ein Handelsbilanzdefizit auf. Das größte Defizit wurde mit 94.644 Euro in den Niederlanden verzeichnet, gefolgt von Spanien und Polen (siehe Tabelle 3.1) (Eurostat, 2024).

Tabelle 3.1: EU-Warenhandelsbilanz mit China im Jahre 2023 (in Mio. Euro)

(Eigene Darstellung in Anlehnung an Eurostat, 2024)

Land	in Mio. €
Deutschland	2 778
Finnland	414
Irland	284
Luxemburg	14
Malta	-319
Lettland	-683
Estland	-695
Zypern	-733
Kroatien	-1 219
Slowakei	-1 437
Litauen	-1 564

Bulgarien	-1 646
Österreich	-2 047
Dänemark	-2 076
Schweden	-2 883
Portugal	-4 452
Rumänien	-5 898
Griechenland	-6 516
Slowenien	-9 472
Ungarn	-9 500
Frankreich	-17 006
Belgien	-22 567
Tschechien	-22 963
Italien	-28 417
Polen	-28 606
Spanien	-29 098
Niederlande	-94 644

Eine weitere Problematik im Hinblick auf die wirtschaftliche Reziprozität stellen die ausländischen Direktinvestitionen (Foreign Direct Investment, kurz FDI) dar, die seit 2014 von China in die EU signifikant zugenommen haben (Breinbauer, 2019, S. 6). Die Gesamtinvestitionen von China in die EU beliefen sich zwischen den Jahren 2005 und 2021 auf 449,44 Mrd. US-Dollar. Im genannten Zeitraum wurden die meisten Investitionen in Europa in Großbritannien (22,42 Prozent), der Schweiz (13,62 Prozent) und Deutschland (11,43 Prozent) getätigt (Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, 2022, S. 13, 15).

Allerdings kamen mit Ausbruch der Covid-Pandemie im Jahr 2020 weltweit die ausländischen Direktinvestitionsströme zum Schwanken, so auch die von China. Obwohl im Folgejahr eine Erholung zu verzeichnen war, konnte die Volksrepublik ihre Investitionen ins Ausland nur um 3 Prozent auf 114 Mrd. US-Dollar steigern. Die M&A Aktivitäten wie Firmenübernahmen- und beteiligungen erreichten ebenfalls ihren 14-jährigen Tiefstand. Im globalen Vergleich fielen zwar 2021 die chinesischen Investitionen in Europa mit einem Anstieg um 33 Prozent deutlich positiver aus,

erreichten aber dennoch lediglich ein niedriges Niveau (Kratz et al., 2022, S. 4-5). Ein Großteil dieser Investitionen, die die Anstiege verursacht haben, sind auf private Unternehmen zurückzuführen, die mit 9,3 Mrd. Euro etwa 88 Prozent der Gesamtinvestitionen Chinas in der EU ausmachen. Im Vergleich dazu nahmen die Investitionen staatlicher Unternehmen um 10 Prozent ab. Ihr Anteil an den Gesamtinvestitionen beschränkte sich auf 12 Prozent und erreichte somit ihren niedrigsten Stand seit 2001 (Kratz et al., 2022, S. 8).

Nach der Erholung im Jahr 2021 erlebten die globalen Direktinvestitionsströme durch die Russland-Ukraine-Krise einen starken Rückgang. Die steigenden Lebensmittel- und Energiekosten sowie die zunehmende Inflation führten zu einer globalen wirtschaftlichen Unsicherheit, welche eine erhebliche Zurückhaltung im Bereich der Investitionen zur Folge hatten. Neben den globalen Ereignissen führten auch die innenpolitischen Entscheidungen Chinas, wie die Null-Covid-Strategie und die inländischen Beschränkungen für ausgehende Kapitalströme, zu einer Beeinträchtigung der chinesischen Auslandsinvestitionen, insbesondere in Europa. So erreichten diese 2022 mit 7,9 Mrd. Euro einen neuen Zehnjahrestiefstand (Kratz et al., 2023, S. 4-5). Innerhalb Europas flossen im selben Jahr die meisten ausländischen Direktinvestitionen mit rund 68 Prozent erneut nach Großbritannien, Deutschland und Frankreich. Die chinesischen M&A-Aktivitäten in Europa erreichten ebenfalls mit 3,4 Mrd. Euro den niedrigsten Stand seit 2011 (Kratz et al., 2023, S. 6-7).

Die geografische Verteilung der chinesischen Investitionen bleibt demnach trotz der sich verändernden Volumina relativ konstant. Wesentliche Unterschiede sind eher in der sektoralen Verteilung zu erkennen. Tendenziell sind Investitionen in den Sektoren vorzufinden, in denen chinesische Privatunternehmen äußerst wettbewerbsfähig sind, wie beispielsweise in der Automobilindustrie. Die von staatlichen Unternehmen dominierten Sektoren, zu denen insbesondere die Bereiche Energie, Infrastruktur, Immobilien und Finanzen zählen, verzeichneten demgegenüber einen stärkeren Rückgang (Kratz et al., 2023, S. 10).

In die umgekehrte Richtung, von der EU nach China, gingen deutlich weniger ausländische Direktinvestitionen. Laut den Daten von Rhodium Group haben sich in den letzten Jahren weniger europäische Unternehmen dazu entschieden, am chinesischen Markt teilzunehmen. Auch die in China ansässigen europäischen Unternehmen hielten

sich mit Neuinvestitionen tendenziell zurück. Die europäischen Akquisitionen in China erreichten im Jahr 2021 ihr Vierjahrestief. Weiter verstärkt hat sich auch der Abwärtstrend bei M&A. Die Mehrheit der europäischen Direktinvestitionen in der Volksrepublik ist auf wenige europäische Unternehmen zurückzuführen. Dies lässt sich anhand der Daten für die Jahre 2018 bis 2021 belegen, in denen die ersten zehn europäischen Investoren im Durchschnitt rund 80 Prozent der gesamten europäischen FDI in China ausmachten (Kratz et al., 2022).

Die geschilderte Asymmetrie ist durch die ungleichen Marktzugangschancen zwischen den Akteuren zu begründen. Während Europa bisher für ausländische Investitionen, darunter auch von der Volksrepublik, weitgehend offen war, hielt sich China deutlich geschlossener hinsichtlich der ausländischen Investitionen in die kritische Infrastruktur oder den IT-Bereich (Breinbauer, 2019, S. 6). Während China heute über Mehrheitsbeteiligungen an den Terminals in den europäischen Häfen wie in Zeebrügge (90 Prozent), Valencia (51 Prozent) und Piräus (100 Prozent) besitzt, verfügen umgekehrt die europäischen Unternehmen kaum über Mehrheitsbeteiligungen in China (COSCO, 2022, S. 232-233; Breinbauer, 2019, S. 6).

Zur Ermittlung dieser Ungleichheiten hat die OECD den “FDI Restrictiveness Index” entwickelt, der die regulatorischen Beschränkungen für ausländische Direktinvestitionen in den Bereichen Beschränkungen für ausländisches Kapital, diskriminierende Überprüfungs- bzw. Genehmigungsmechanismen, Beschränkungen für ausländisches Schlüsselpersonal und Betriebsbeschränkungen misst. Die selektive Öffnung sowie die restriktiven Regelungen haben China im OECD-Index für das Jahr 2020 den vorletzten Platz von insgesamt 38 OECD-Ländern verschafft (OECD, 2022). Xi Jinping hat zwar Bereiche wie den Finanz- und Dienstleistungssektor für ausländisches Kapital geöffnet, aber weiterhin den Zugang zu verschiedenen Sektoren durch den Einsatz von Lizenzanforderungen, steuerlichen Nachteilen und erzwungenem Technologietransfer erheblich eingeschränkt (Amighini, 2018, S.33).

3.2. DIE SCHAFFUNG EINES RECHTLICHEN RAHMENS ZUR FÖRDERUNG AUSGEWOGENER HANDELS- UND WIRTSCHAFTSBEZIEHUNGEN ZWISCHEN CHINA UND DER EUROPÄISCHEN UNION: STAND UND AKTUELLE HERAUSFORDERUNGEN

Die wirtschaftliche Zusammenarbeit bildete von Anfang an das Fundament der Beziehungen zwischen China und der EU (Christiansen, 2023, S. 297). Als wichtige Partner haben sich beide Seiten bereits vor etwa zehn Jahren im Rahmen der “EU-China 2020 Strategic Agenda for Cooperation” dazu bereit erklärt, ihre Zusammenarbeit in den Bereichen “Frieden und Sicherheit”, “Wohlstand”, “nachhaltige Entwicklung” und “zwischenmenschlicher Austausch” zu vertiefen (Europäische Kommission, 2019, S. 1; EEAS, 2013, S. 3-15). Allerdings begannen im Laufe der Zeit normative und sicherheitspolitische Fragen, die europäisch-chinesischen Beziehungen in zunehmenden Maße zu beeinträchtigen (Christiansen, 2023, S. 297). Es veranlasste die EU dazu, ihre Chinapolitik bzw. -strategie in gewissen Abständen zu aktualisieren (Huang, 2012, S. 116).

Bereits 1995 hatte die EU ihre erste Chinapolitik konzipiert und hoffte, mit dem Motto “Wandel durch Handel” ihre außenpolitischen Ambitionen zu verwirklichen (Huang, 2012, S. 104). In den Folgejahren wurden weitere Mitteilungen veröffentlicht, die inhaltlich eine gewisse Kontinuität aufwiesen (Huang, 2012, S. 116). Ein bedeutender Wandel in der Chinapolitik war ab dem Jahre 2019 zu erkennen, nachdem in einer Mitteilung der Europäischen Kommission mit dem Titel “EU-China - Strategische Perspektiven” China erstmals neben Kooperations- und Verhandlungspartner auch als “wirtschaftlicher Konkurrent” und “Systemrivale” bezeichnet wurde. In der Mitteilung wurde zudem darauf hingewiesen, dass die China-Strategie von 2016 zwar weiterhin die Grundlage für die strategische Partnerschaft mit China bildet, jedoch aufgrund globaler Veränderungen sowie des wachsenden Einflusses Chinas pragmatische und flexiblere Ansätze erforderlich seien. So wurden in “EU-China – Strategische Perspektiven” (2019) die Chancen und Herausforderungen der europäisch-chinesischen Beziehungen bewertet und zehn konkrete Maßnahmen vorgeschlagen (Europäische Kommission, 2019, S. 1-2). Insbesondere wurde hierbei die Notwendigkeit der Entwicklung “ausgewogener und

stärker auf Gegenseitigkeit beruhender Handels- und Investitionsbeziehungen” stärker betont. Ein wichtiger Schritt in diese Richtung sei der erfolgreiche Abschluss der seit 2013 laufenden Verhandlungen mit China über ein umfassendes Investitionsabkommen, das sogenannte “Comprehensive Agreement on Investment” (CAI) (Europäische Kommission, 2019, S. 6).

In der Tat gab die Europäische Kommission in einer Pressemitteilung am 30. Dezember 2020 bekannt, dass die Europäische Union und die Volksrepublik China die seit 2013 laufenden Verhandlungen abgeschlossen und sich über ein umfassendes Investitionsabkommen geeinigt hätten. Die Bedeutung dieses Fortschritts wurde von europäischer Seite wie folgt beschrieben: “Im Hinblick auf Investitionen wird das umfassende Investitionsabkommen zwischen der EU und China das ehrgeizigste sein, das China jemals mit einem Drittland geschlossen hat.” Einige der wichtigsten Aspekte des Abkommens sind im Folgenden aufgeführt (Europäische Kommission, 2020; BMAW, 2020):

1. Besserer Marktzugang für europäische Investoren in China
2. Faire Wettbewerbsbedingungen für europäischen Unternehmen in China
 - a. Regulierung des Verhaltens chinesischer staatseigener Unternehmen
 - b. Verhinderung von erzwungenem Technologietransfer
 - c. Ausfall von JV-Zwang mit den lokalen Unternehmen
 - d. Schaffung von mehr Transparenz bei Subventionen und Zulassungen
 - e. Gewährleistung eines gleichberechtigten Zugangs zu Gremien
3. Integration von Nachhaltigkeit in Investitionsbeziehungen
 - a. Umsetzung des Pariser Klimaschutzübereinkommens und des Übereinkommens der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO)
 - b. Ratifizierung des grundlegenden IAO-Übereinkommens
 - c. Einhaltung der internationalen Verpflichtungen (Europäische Kommission, 2020; Europäische Kommission, 2021a)

Da es sich bei diesem Abkommen um eine grundsätzliche Einigung handelt, ist für das Inkrafttreten eine Ratifizierung erforderlich, die jedoch in absehbarer Zeit nicht zu erwarten ist (Christiansen, 2023, S. 299).

Die Ratifizierung des Abkommens wird durch verschiedene interne sowie externe Faktoren beeinflusst. Das zentrale Problem in Europa war bisher, dass - obwohl der rechtliche Rahmen ein einheitliches und abgestimmtes Vorgehen eindeutig vorschreibt - auf europäischer Seite immer wieder beobachtet werden konnte, dass die EU-Mitgliedstaaten in der Außenpolitik ihre nationalen Interessen verfolgten und ein solidarisches Vorgehen vernachlässigten. Auch im Hinblick auf die wirtschaftliche Kooperation mit China wurden divergierende Interessen vertreten. Dies kam durch das Mitwirken der mittel- und osteuropäischen Staaten an der 16+1-Initiative (in den verwendeten Quellen als 16+1 bezeichnet, aktuell jedoch 14+1) deutlich zum Ausdruck, da die Erwartung handelspolitischer Vorteile durch eine Zusammenarbeit mit China, eine gemeinsame Position in der China-Politik erschwerte (Becker & Lippert, 2020, S. 958-959).

Diese Entwicklung begann etwa mit dem Beginn der COVID-19-Pandemie Anfang des Jahres 2020 eine Wendung einzunehmen. Die Krise führte vor Augen, dass europäische Unternehmen in strategisch wichtigen Bereichen eine starke Abhängigkeit gegenüber chinesischen Lieferketten verfügen. Durch den Ausfall von Versorgungswegen, Fabrikschließungen und Reisebeschränkungen während des Lockdowns wurden wichtige Wertschöpfungsketten lahmgelegt. Diese Situation erweckte Besorgnisse in Europa und führte zur Aufforderung seitens hoher Vertreter der EU an die Unternehmen, ihre Lieferketten zu verkürzen und wenn möglich ihre Handelsbeziehungen von Asien nach Afrika, Osteuropa und auf den Balkan zu verlagern, um die Abhängigkeit von China weitestgehend zu verringern (Morazán, 2020, S. 12, 15).

Infolgedessen wurde am 16. September 2021 von dem Europäischen Parlament mit großer Mehrheit eine "Neue China-Strategie der EU" verabschiedet, die vorschlägt, eine Strategie zu entwickeln, mit der sich alle EU-Mitgliedstaaten identifizieren und ihre Beziehungen zu China im Rahmen europäischer Interessen gestalten können. Im Dokument wurde unter dem Aspekt "Förderung offener strategischer Autonomie in den Handels- und Investitionsbeziehungen" auch das umfassende Investitionsabkommen (CAI) angesprochen. Es wurde darauf hingewiesen, dass die für die Ratifizierung erforderlichen Schritte seitens der chinesischen Regierung bisher nicht unternommen wurden und dass im Falle einer Ratifizierung die bestehenden Probleme in den wirtschaftlichen und politischen Beziehungen dadurch nicht gelöst werden könnten.

Zudem forderte das Europäische Parlament in dem Entschluss alle EU-Mitgliedstaaten dazu auf, ihre Abhängigkeiten von China in strategischen Bereichen zu verringern und stattdessen Kooperationen mit “gleichgesinnten Partnern” einzugehen, die gemeinsame Interessen verfolgen und das “regelbasierte Multilateralismus” auf der Welt fördern (Europäisches Parlament, 2021).

Die Forderung nach mehr Autonomie und nach einer werte-basierenden Zusammenarbeit hat sich nach der russischen Invasion in die Ukraine verschärft. Die öffentliche Unterstützung Chinas an Putin erweckte hohes Misstrauen in Europa, insbesondere bei den mittel- und osteuropäischen Staaten, die bisher eine Kooperation mit China um ihre wirtschaftlichen Interessen begrüßt hatten. Politische und sicherheitspolitische Risiken, die sich aus der Zusammenarbeit mit China ergeben könnten, rückten nun in den Vordergrund (Karásková, 2022). So wurde beispielsweise nach einem Investitionsprüfverfahren durch das deutsche Bundeskabinett die strategische Beteiligung der chinesischen Staatsreederei COSCO am Hamburger Hafen untersagt. Mit der sogenannten “Teiluntersagung” wurde der Erwerb oberhalb von 25 Prozent künftig eingeschränkt. Ein Erwerbsvorgang über die Schwelle von 25 Prozent würde ein erneutes Investitionsprüfverfahren auslösen. In der Mitteilung hieß es: “Mit dieser Entscheidung will die Bundesregierung eine Gefahr für die öffentliche Ordnung und Sicherheit abwenden.” (Bundeskabinett, 2022). Auch Italien zeigt sich gegenwärtig hinsichtlich einer Zusammenarbeit mit China im Rahmen der Belt and Road Initiative skeptisch und hat den italienischen Medienberichten zufolge bereits angekündigt, aus der Initiative austreten zu wollen. Für eine ausgewogene strategische Partnerschaft mit China sei Italien allerdings weiterhin bereit (Reuters, 2023). Das Europäische Parlament fordert nun seit Anfang des Jahres 2023 statt Maßnahmen einzelner Staaten, nach einer “erneuerten, umfassenderen und kohärenteren EU-China-Strategie”, die ein gemeinsames europäisches Vorgehen im Hinblick auf die aktuellen Herausforderungen gewährleisten soll (Europäisches Parlament, 2023).

3.3. DIE NEUEN INITIATIVEN UND PROJEKTE DER EUROPÄISCHEN UNION

Der Infrastrukturausbau durch Initiativen wie die Belt and Road stellt nicht nur einen wichtigen Schlüssel zur Förderung der internationalen Konnektivität und des Wirtschaftswachstums dar, sondern ist auch deutlich von politischen und geostrategischen Motiven geprägt. So hat China mit seinen weltweiten Investitionen neben wirtschaftliche Effekten auch seine politische Einflussosphäre erheblich ausweiten können. Die westlichen Staaten haben die Auswirkungen dieser Entwicklung zunehmend erkannt und sind gegenwärtig darum bestrebt, ihre Abhängigkeiten von China zu reduzieren und dem Einfluss Chinas durch die Initiierung verschiedener Korridore und Initiativen entgegenzuwirken (Eickhoff, 2023).

3.3.1. Die “Global Gateway Initiative”

Die Europäische Union hat im Jahr 2021 die “Global Gateway” ins Leben gerufen. Ziel der Initiative ist es, durch umfangreiche Investitionen in Partnerländern, unter anderem in den Bereichen Digitalisierung, Gesundheit, Klima, Energie- und Verkehrsinfrastruktur sowie Forschung und Bildung, die globale Investitionslücke zu schließen und zu einer nachhaltigen internationalen Konnektivität beizutragen. Des Weiteren soll der private Sektor in den EU-Mitgliedstaaten die Möglichkeit finden, auf Drittlandsmärkten ihre Investitionen zu steigern und wettbewerbsfähig zu bleiben. Die Umsetzung der Partnerschaften soll auf der Grundlage bestimmter Schlüsselprinzipien erfolgen, darunter demokratische Werte und hohe Standards, Sicherheit, gute Regierungsführung und Transparenz, gleichberechtigte Partnerschaften, grüne und saubere Entwicklung sowie die Mobilisierung privater Investitionen (Europäische Kommission, 2021b, S. 2-5, 14).

Im Zeitraum von 2021 bis 2027 sollen weltweit bis zu 300 Mrd. Euro für Infrastrukturprojekte bereitgestellt werden. Dazu ist vorgesehen, die finanziellen Ressourcen der EU-Institutionen, der EU-Mitgliedstaaten, der europäischen Finanzinstitutionen und der nationalen Entwicklungs- und Finanzierungsinstitutionen zu bündeln und zur Mobilisierung von privatem Kapital einzusetzen. Dazu gehören der Europäische Fonds für nachhaltige Entwicklung Plus, die Europäische

Entwicklungsbank, die Europäische Investitionsbank, die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung, das Instrument für Nachbarschaft, Entwicklungszusammenarbeit und internationale Zusammenarbeit, das Instrument für Heranführungshilfe sowie die Programme InvestEU, Interreg und Horizont Europa (Europäische Kommission, 2021b, S. 2, 11).

In den vergangenen zwei Jahren wurden Projekte entwickelt, die sich auf folgende Regionen konzentrieren: Subsahara-Afrika, Lateinamerika und Karibik, Naher Osten, Asien und Pazifik (Europäische Kommission, o. D.-b) In Abstimmung mit den Vorschlägen der Europäischen Kommission und der EU-Mitgliedstaaten wurden im Rahmen von Team Europe sogenannte “Flagship-Projekte” festgelegt und eine Liste für das Jahr 2023 veröffentlicht. Im November 2023 wurde die Liste für das Jahr 2024 auf 138 Projekte erweitert. Die konkrete Beschreibung und Verteilung der Projekte nach Regionen für das Jahr 2024 ist derzeit noch nicht verfügbar (ER & Rat, 2024).

Nach der Liste aus dem Jahr 2023, nimmt Afrika eine zentrale Rolle in der Initiative ein, da sich etwa die Hälfte der insgesamt 87 Projekte auf diese Region konzentriert (ER & Rat, 2024). So wurde das erste Projekt im Rahmen der Global Gateway, das “Afrika-Europa-Investitionspaket” mit einem Investitionsbetrag von 150 Mrd. Euro, was der Hälfte des Gesamtinvestitionsbetrags entspricht, nach Afrika vergeben (Europäische Kommission, o. D.-a). Die angekündigten Projekte in dieser Region legen den Schwerpunkt auf die Bereiche Energie und Infrastrukturentwicklung. Hierzu wurden elf strategische Korridore in Afrika identifiziert, die durch gezielte Investitionen in Infrastrukturprojekte eine nachhaltige Konnektivität fördern und neue Wertschöpfungsketten zwischen Afrika und Europa schaffen sollen. Auf dem G20-Gipfel im September 2023 wurde die Anzahl der strategischen Korridore auf 12 erweitert. In dem Dokument der Europäischen Union wird über den neuen Korridor folgendes ausgeführt:

“(...) the EU and the USA announced their intentions to work jointly with partners in Angola, the Democratic Republic of Congo and Zambia on the development of a new strategic corridor, the Lobito Corridor, connecting the Lobito port in Angola with the Katanga province in the Democratic Republic of Congo and the Copperbelt in Zambia to upgrade critical infrastructure and unlock the enormous potential of this region.” (Europäische Union, 2023, “progress made”)

Eines der wichtigsten Projekte der EU in Afrika ist die Verlegung des Unterseekabels “Medusa” im Mittelmeer. In einem Interview erklärte Norman Albi, CEO von AFR-IX telecom und Entwickler von "Medusa", dass das Projekt ursprünglich als Antwort auf die wachsende Nachfrage im Mittelmeerraum konzipiert und erst später in die Global Gateway integriert wurde. Heute wird es von der Europäischen Investitionsbank (EIB) unterstützt (Emmrich, 2023).

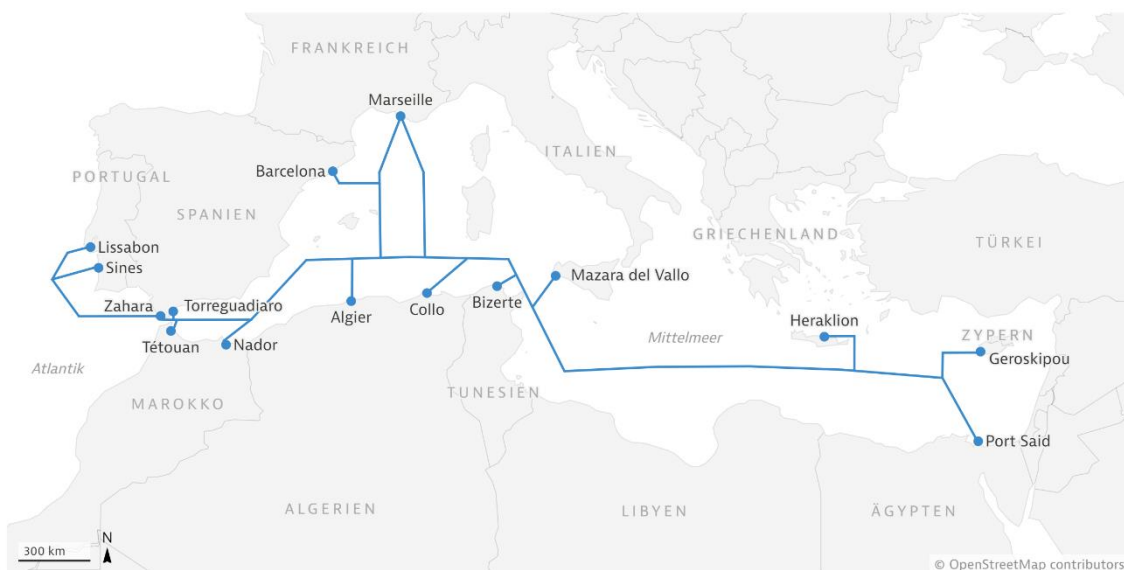


Abbildung 3.1: Das Medusa-Glasfasernetz (Emmrich, 2023)

Der erste Abschnitt des 8 700 Kilometer langen Unterseekabels soll bis Ende 2024, der zweite bis Ende 2025 fertiggestellt und in Betrieb genommen werden. Wie in der Abbildung 3.1 dargestellt, soll das Glasfasernetz vom östlichen Mittelmeerraum weiter nach Westen führen und Anschluss an die europäischen Länder Griechenland, Frankreich, Italien, Portugal und Spanien finden (Medusa, 2022). Durch die Schaffung einer hochwertigen digitalen Konnektivität soll das Projekt das Wirtschaftswachstum in der gesamten Mittelmeerregion fördern und den Forschungs- und Bildungseinrichtungen in Nordafrika die Möglichkeit eines intensiveren Wissensaustauschs mit Europa ermöglichen (Europäische Investitionsbank, 2023). Das Projekt spielt zudem eine strategische Rolle bei der Stärkung der digitalen Souveränität und Attraktivität der europäischen Länder, insbesondere Frankreichs, das durch die Anlandung in Marseille zu einem wichtigen digitalen Knotenpunkt werden soll (Medusa, 2022).

Zentralasien spielt aufgrund seines Potenzials für die Entwicklung von Transportkorridoren und Energieprojekten eine strategische Rolle im Global Gateway. Im Rahmen der Initiative wurden 4 der insgesamt 87 Flagship-Projekte in Zentralasien entwickelt, darunter eines zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zwischen Europa und Zentralasien. Beim Auswahlprozess der Projekte im Februar 2023 wurde allerdings keine konkrete Route als Investitionsziel definiert. Die EBRD führte zu diesem Zeitpunkt eine Bewertung der Verkehrsverbindungen in Zentralasien im Auftrag der Europäischen Kommission durch (Flatten & Schlager, 2023). Die Untersuchung wurde im Juni 2023 mit dem Titel “Sustainable transport connections between Europe and Central Asia” veröffentlicht. Nach eingehender Prüfung und Bewertung der verschiedenen Optionen wurde die TITR als der nachhaltigste Korridor identifiziert und für dessen Entwicklung 33 “harte Infrastrukturinvestitionen” und 7 “weiche Konnektivitätsmaßnahmen” vorgeschlagen (EBRD, 2023, S. 50). Darauf aufbauend kündigte Valdis Dombrovskis, Vizepräsident der Europäischen Kommission, auf dem “Investors Forum for EU-Central Asia Transport Connectivity” an, 10 Mrd. Euro in den Mittleren Korridor investieren zu wollen. Darüber hinaus wurden zahlreiche Vereinbarungen und Absichtserklärungen zwischen öffentlichen und privaten Akteuren unterzeichnet, um die Entwicklung des Korridors voranzutreiben (INTPA, 2024).

3.3.2. Der “India-Middle East-Europe Economic Corridor”

Im Rahmen des G20-Gipfels in Neu-Delhi, Indien, im September 2023, wurde der “India-Middle East-Europe Economic Corridor” (IMEC) vorgestellt (Europäische Kommission, 2023). Das dreiseitige Memorandum of Understanding wurde von den Vereinigten Staaten, Indien, Saudi-Arabien, den Vereinigten Arabischen Emiraten und der Europäischen Union, darunter Frankreich, Deutschland und Italien, unterzeichnet. Nach Angaben der US-Regierung besteht das IMEC-Projekt aus zwei Korridoren: einem östlichen Korridor, der Indien mit dem Arabischen Golf verbinden und anschließend über einen nördlichen Korridor weiter nach Europa führen soll (siehe Abbildung 3.2) (The White House, 2023a).



Abbildung 3.2: Der India-Middle East-Europe Economic Corridor
(Usabaliev & Anadolu Ajansı, 2023)

Es handelt sich bei dem Projekt um einen multimodalen Korridor, der die bestehenden See- und Straßenverbindungen in der Region ergänzen soll. Nach dem geplanten Ablauf werden die Güter an der Westküste Indiens in Häfen wie dem Jawaharlal Nehru Port in Navi Mumbai auf Schiffe verladen und über den Indischen Ozean zu den Zielhäfen in den Vereinigten Arabischen Emiraten transportiert. Von dort aus gelangen die Güter über Straßen- und Schienenverbindungen durch Saudi-Arabien und Jordanien nach Israel bis zum Hafen von Haifa. Im Hafen werden die Waren erneut auf Schiffe verladen und über das Mittelmeer zu den europäischen Häfen Piräus in Griechenland, Marseille in Frankreich und Messina in Italien transportiert. Es erfolgt eine weitere Umladung, um über das europäische Straßen- und Schienennetz die Endziele in Europa zu erreichen. Die Route soll somit die Abhängigkeit vom Suezkanal verringern und durch den Einsatz von Hochgeschwindigkeitsstrecken den Transport um rund 40 Prozent beschleunigen (Suri et al., 2024, S. 5, 8-9). Das IMEC-Projekt sieht außerdem vor, die Infrastrukturentwicklung entlang des Korridors um zusätzliche Bereiche wie die Digitalisierung durch Unterseekabel und Telekommunikationsleitungen zu ergänzen und den Transport von sauberem Wasserstoff durch die Verlegung von Pipelines zu ermöglichen. Ziel ist es somit, durch die verbesserte Konnektivität zwischen den Teilnehmerländern einen zuverlässigeren und kostengünstigeren Transport sicherzustellen, die wirtschaftliche Integration zu fördern und zu einem nachhaltigen Wirtschaftswachstum in der Region beizutragen (The White House, 2023b).

Weitere Details zu den Aktionsplänen sollten ab dem Zeitpunkt des Abkommens in den kommenden sechzig Tagen mit den Teilnehmern ausgearbeitet werden (The White House, 2023a). Ein erneutes Treffen zur weiteren Planung hat jedoch bis heute nicht stattgefunden. Daher sind viele Fragen bezüglich der Initiative wie der Finanzierung oder die konkreten Projekte zur Infrastrukturentwicklung offen geblieben. Verursacht wurde diese Verzögerung durch den Ausbruch des Krieges zwischen Israel und Palästina, der bis heute anhält und den Ausbau des Korridors beeinträchtigt (Saymer, 2024).

Die Verzögerungen durch die geopolitischen Konflikte in der Region zeigten früh, dass IMEC im Nahen Osten mit einer Reihe sicherheitspolitischer Herausforderungen konfrontiert ist. So musste der Ausbau des Hafens von Haifa in Israel wegen des andauernden Krieges unterbrochen werden. Die vorgesehene Route wirft zudem Fragen hinsichtlich der Sicherheit der Verkehrsinfrastruktur auf. Der wichtigste Anlaufhafen für den IMEC-Korridor in Europa sollte der Hafen von Piräus in Griechenland werden, der heute im Besitz des chinesischen Staatsunternehmens COSCO ist und einen wichtigen Knotenpunkt der maritimen Seidenstraße darstellt. Damit hätte China die Möglichkeit, Einfluss auf IMEC zu nehmen und an sensible Informationen zu gelangen, was ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für die westlichen Akteure darstellt (Rizzi, 2024, S. 16).

Mit welchen Mitteln der Infrastrukturausbau erfolgen soll, ist bislang ungeklärt. Es wird angenommen, dass die Beteiligung des Privatsektors sowie von Investitions- und Entwicklungsbanken, ähnlich wie bei der Global Gateway Initiative, für die Realisierung der Projekte von zentraler Bedeutung sein wird. Die finanziellen Ressourcen der EU sind jedoch durch Faktoren, wie die Finanzhilfen für die Ukraine oder die Subventionen für die europäische Industriepolitik stark belastet, sodass finanzielle Mittel nicht im erforderlichen Umfang zur Verfügung gestellt werden könnten (Rizzi, 2024, S. 13).

Trotz der Herausforderungen zeigen die Teilnehmer weiterhin Interesse an der Umsetzung von IMEC. So wurde im Februar ein gemeinsames Abkommen zwischen Indien und den Vereinigten Arabischen Emiraten zur Förderung der bilateralen Zusammenarbeit bei der Realisierung des IMEC-Korridors unterzeichnet (MEA Government of India, 2024). Auch von europäischer Seite gibt es Signale für das bestehende Interesse: Der französische Staatspräsident Emmanuel Macron ernannte einen Sondergesandten für IMEC, um französische Unternehmen bereits in der Planungsphase optimal in das Projekt einzubinden (Reuters, 2024).

C. EMPIRISCHE UNTERSUCHUNG

Die nachfolgenden Kapitel bilden den Hauptteil der vorliegenden Arbeit. Zunächst werden die methodischen Grundlagen der Untersuchung erläutert. Hierbei wird auf die gewählte Methodik eingegangen und anschließend das Vorgehen im Untersuchungsprozess detailliert dargestellt und begründet. Im Anschluss daran werden die Ergebnisse der empirischen Untersuchung präsentiert und interpretiert. Nach einer Beschreibung der Limitationen schließt die Arbeit mit einer Schlussbetrachtung ab.

4. METHODIK: LEITFADENGESTÜTZTE EXPERTENINTERVIEWS

Die vorliegende Forschungsarbeit verfolgt das Ziel, die Bedeutung der “Belt and Road Initiative” (BRI) für den europäischen Außenhandel mit China vor dem Hintergrund aktueller Entwicklungen und Herausforderungen näher zu untersuchen. Dazu wurde die folgende Forschungsfrage formuliert:

- Welche Bedeutung hat die “Belt and Road Initiative” für den europäischen Außenhandel mit China?

Für die Untersuchung wurde es als sinnvoll erachtet, die Hauptforschungsfrage um eine Unterfrage zu ergänzen. Die Unterforschungsfrage sollte dazu dienen, einen besonders aktuellen Aspekt, der für die Beantwortung der Hauptforschungsfrage relevant ist zu beleuchten und somit eine genauere Analyse des Forschungsthemas zu ermöglichen. Diese lautet:

- Inwieweit können die Initiativen “Global Gateway” und “IMEC” die Bedeutung der “Belt and Road Initiative” für den europäischen Außenhandel mit China beeinflussen?

Die Beantwortung dieser Unterfrage soll dazu beitragen, zu ermitteln, welche Entwicklung hinsichtlich der Bedeutung der “Belt and Road Initiative” für den europäischen Außenhandel mit China unter Berücksichtigung der genannten Initiativen als Einflussfaktoren zu erwarten ist.

Zur Beantwortung der Forschungsfragen wurde die Methode der qualitativen Forschung mit Hilfe von leitfadengestützten Experteninterviews angewandt. In leitfadengestützten Experteninterviews fungieren die Befragten als “Experten”, die zum jeweiligen Forschungsinteresse über das spezifische Wissen verfügen und ihre Aussagen daher als Fakten gelten (Baur & Blasius, 2014, S. 570). Für die Durchführung der Experteninterviews sollte bereits im Vorfeld festgelegt werden, mit welcher Technik die Datenerhebung erfolgen soll. Die erste Unterscheidung betrifft den Grad der Standardisierung. Die Terminologie in diesem Kontext ist außerordentlich vielfältig, weshalb Gläser und Laudel eine eigene Systematisierung vorgenommen haben, die sich grundsätzlich in “(voll)standardisierte Interviews”, “halbstandardisierte Interviews” und “nichtstandardisierte Interviews” unterscheiden lässt (siehe Tabelle 4.1) (Gläser & Laudel, 2009, S. 40-41).

Tabelle 4.1: Klassifizierung der Interviews nach dem Grad der Standardisierung
(Eigene Darstellung in Anlehnung an Gläser & Laudel, 2009, S. 42)

**Anmerkung: Das Thema bzw. die Themen sind dem Interviewer vorgegeben*

	Fragewortlaut und -reihenfolge	Antwortmöglichkeiten
Standardisiertes Interview	vorgegeben	vorgegeben
Halbstandardisiertes Interview	vorgegeben	nicht vorgegeben
Nichtstandardisiertes Interview	nicht vorgegeben*	nicht vorgegeben

Bei (voll)standardisierten Interviews sind sowohl die Fragen als auch die Antwortmöglichkeiten bei allen Interviews identisch vorgegebenen. Der Interviewer entwickelt einen Fragebogen, der aus einer festen Reihe geschlossener Fragen besteht. Während der Befragung besteht für den Interviewpartner lediglich die Möglichkeit, eine der vorgegebenen Antwortmöglichkeiten auszuwählen. Im Gegensatz dazu sind bei

halbstandardisierten Interviews die Handlungen des Interviewers zwar noch durch den vorbereiteten Fragebogen standardisiert, der Interviewpartner ist jedoch in seinen Antworten frei. Die letzte Interviewform sind die nichtstandardisierten Interviews, bei denen sowohl die Fragen als auch die Antworten keiner Standardisierung unterliegen (Gläser & Laudel, 2009, S. 41).

Für die vorliegende Arbeit fiel die Wahl auf das “nichtstandardisierte Interview”. Wie bereits beschrieben, unterliegen bei diesem Vorgehen weder die Fragen des Interviewers noch die Antwortmöglichkeiten des Interviewpartners einer Standardisierung. Jedoch kann der Interviewer mit vorgegebenen Themen bzw. einer Frageliste, auch bezeichnet als “Interviewleitfaden” arbeiten. Bei der Durchführung können Formulierung und Reihenfolge der Fragen vom Leitfaden abweichen. Er soll lediglich als Richtschnur dienen und einen optimalen Gesprächsverlauf ermöglichen. Gleichzeitig kann auf diese Weise sichergestellt werden, dass der Befragte zu allen für die Untersuchung relevanten Themenbereichen Informationen gibt und wesentliche Aspekte nicht ausgelassen werden (Gläser & Laudel, 2009, S. 42-43). Das leitfadengestützte Experteninterview bietet dem Forschenden somit die Möglichkeit, seine theoretischen Vorüberlegungen durch eine adäquate Vorbereitung des Leitfadens in den Forschungsprozess zu integrieren (Gläser & Laudel, 2009, S. 115). Sollte sich herausstellen, dass der entwickelte Leitfaden Defizite aufweist, kann er im Gegensatz zu den standardisierten Verfahren während des gesamten Untersuchungsverlaufs angepasst werden (Gläser & Laudel, 2009, S. 149).

4.1. AUSWAHL DER INTERVIEWPARTNER

Die Auswahl der Interviewpartner spielt im Rahmen der qualitativen Forschung eine entscheidende Rolle, da sie für die Art und Qualität der zu erhebenden Informationen ausschlaggebend ist. Aus diesem Grund sollte zunächst bestimmt werden, wer über die für das Forschungsinteresse relevanten Informationen verfügt. Die Autoren empfehlen, mehrere Experten zu befragen, um dadurch eine möglichst große Bandbreite an Informationen zu erfassen. Die Anzahl der zu befragenden Personen sollte daher nicht auf das theoretisch notwendige Minimum begrenzt werden (Gläser & Laudel, 2009, S. 117).

Im Rahmen der vorliegenden Arbeit wurden leitfadengestützte Experteninterviews mit insgesamt elf Personen durchgeführt. Für die Untersuchung wurde eine Vielfalt an Perspektiven angestrebt, weshalb das Sample aus Personen mit unterschiedlichen beruflichen Hintergründen zusammengesetzt wurde. Bei der Auswahl der Interviewpartner wurden zwei spezifische Kriterien berücksichtigt. Die Experten sollten:

1. über fundierte und aktuelle Kenntnisse über China, die Belt and Road Initiative und deren Aktivitäten in Europa bzw. der EU verfügen,
2. im Rahmen ihrer beruflichen Tätigkeit, durch den Kontakt mit chinesischen Geschäftspartnern, Politikern oder durch langjährige wissenschaftliche Forschung, als Experten in diesem Bereich aktiv tätig sein bzw. gewesen sein.

Bei Experteninterviews ist es wichtig, dass der Standort der Interviewpartner für das Untersuchungsziel relevant ist. Um das Forschungsthema aus einer europäischen Perspektive zu betrachten, wurden Interviews mit Experten aus den Ländern Deutschland, Österreich, Griechenland und der Türkei geführt. Die chinesische Perspektive wurde bei der Datenerhebung nicht berücksichtigt. Die Liste der Interviewpartner ist in der folgenden Tabelle 4.2 aufgeführt:

Tabelle 4.2: Liste der Interviewpartner

Interview-partner	Land	Funktion/Bereich
1	Griechenland	• Ehemaliges Mitglied einer Task Force der Europäischen Kommission • Frühere Beschäftigung bei der Europäischen Agentur • Wissenschaftler an einem Institut für internationale und sicherheitspolitische Studien
2	Österreich	• Präsident und Mitbegründer eines Think-Tanks • Dozent für Management, Economy und Innovation
3	Deutschland	• Leitung einer Abteilung für internationale Angelegenheiten in der öffentlichen Verwaltung
4	Türkei	• Professor und stellvertretender Studiengangsleiter für Internationale Beziehungen
5	Türkei	• Professor für Internationalen Handel und Logistik
6	Türkei	• Analyst in einem Think-Tank für politische Studien • Professor für Internationale Beziehungen
7	Türkei	• Professor und ehemaliger Studiengangsleiter für Finanzen
8	Türkei	• Professor für Internationale Beziehungen und Politik

9	Türkei	• General Manager einer Organisation für Technologie und Innovation • Professor für Außenwirtschaft
10	Türkei	• Analyst in verschiedenen Think-Tanks für politische und regionale Studien • Professor für International Entrepreneurship
11	Türkei	• Professor für Politikwissenschaften und öffentliche Verwaltung

Deutschland und Österreich unterhalten als wirtschaftsstarke EU-Mitgliedstaaten intensive Handels- und Wirtschaftsbeziehungen mit China. Obwohl Deutschland im Gegensatz zu Österreich kein offizieller BRI-Kooperationspartner ist, zählt es innerhalb der EU zu den wichtigsten Zielländern für chinesische Investitionen. So haben deutsche Städte wie Hamburg und Duisburg als Endpunkte der Land- und Seerouten eine zentrale Bedeutung für die Initiative gewonnen. Auch Griechenland nimmt als EU-Mitgliedstaat eine strategische Rolle für die BRI ein, da der von COSCO kontrollierte Hafen von Piräus als wichtiger Handelsknotenpunkt im Mittelmeerraum gilt. Die Türkei ist zwar kein Mitgliedstaat, spielt jedoch sowohl für die EU als auch für China eine Schlüsselrolle als Transitland für den Waren- und Dienstleistungsverkehr und ist zugleich ein wichtiger Partner im transeuropäischen Verkehrsnetz der EU. Die ergänzenden Perspektiven der Interviewpartner aus Europa sollen somit zu einem besseren Verständnis über die Bedeutung der BRI für den europäischen Außenhandel mit China beitragen.

Die Identifikation potenzieller Gesprächspartner erfolgte mittels einer Online-Suche in wissenschaftlichen Publikationen, Zeitungsartikeln und Wissenschaftspodcasts. Zu diesem Zweck wurden verschiedene Suchmaschinen und Websites wie Google, Google Scholar, Academia sowie ResearchGate herangezogen. Die Experten, deren Beiträge für die vorliegende Untersuchung von Relevanz waren, wurden per E-Mail in deutscher, türkischer oder englischer Sprache zu einem Interview eingeladen. Auf die Berücksichtigung ausreichender Deutschkenntnisse als entscheidendes Kriterium wurde verzichtet, um die Auswahl nicht durch sprachliche Barrieren einzuschränken.

4.2. INTERVIEWLEITFADEN

Gläser und Laudel sehen in einem ersten Schritt vor, aus der Forschungsfrage und den theoretischen Vorüberlegungen Themen und Fragen zu entwickeln, um diese in den Leitfaden zu integrieren (Gläser & Laudel, 2009, S. 115). Hinsichtlich der Gestaltung des Leitfadens wird empfohlen, diesen so übersichtlich wie möglich zu halten und eine Länge von zwei Seiten nicht zu überschreiten. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass die wesentlichen Aspekte in der zur Verfügung stehenden Zeit angemessen behandelt werden können. Weiterhin sollten die Fragen logisch angeordnet werden, d.h. inhaltlich zusammenhängende Themen sollten auch aufeinander folgen, um abrupte Übergänge zu vermeiden und einen natürlichen Gesprächsverlauf zu ermöglichen. Als Einstieg in das Interview sollte eine sogenannte "Anwärmfrage" gestellt werden, die für den Interviewpartner leicht zu beantworten ist. Auch der Ausstieg aus dem Interview sollte angenehm gestaltet werden, z.B. durch die Frage, ob es aus Sicht des Interviewten noch Aspekte gibt, die seiner Meinung nach nicht ausreichend berücksichtigt wurden (Gläser & Laudel, 2009, S. 144, 146-149).

Bei der Entwicklung des Interviewleitfadens für die vorliegende Arbeit wurden zunächst relevante Themenbereiche definiert, die im Rahmen der Untersuchung zur Beantwortung der Forschungsfrage unbedingt thematisiert werden sollten. Innerhalb dieser Themenbereiche wurden anschließend Fragen bzw. Erzählanregungen formuliert, die die Gesprächspartner dazu verleiten sollten, über ihre Kenntnisse und Erfahrungen in ausführlichem Umfang frei zu berichten. Sofern die Erzählanregung nicht die gewünschten Informationen hervorbrachte, wurden Detailfragen gestellt, um bestimmte, für die Forschungsfrage relevante Aspekte näher zu beleuchten. In den Fällen, in denen sich Detailfragen während des Interviews erübrigten, wurden diese gedanklich abgehakt und nicht weiter gestellt (Gläser & Laudel, 2009, S. 145). Da das Fachwissen der Experten den Fokus der Befragung darstellte und personenbezogene Angaben für die Beantwortung der Forschungsfragen nicht relevant waren, wurden diese nicht erhoben.

Sofern sich Formulierungen oder die Reihenfolge der Fragen bei der Anwendung als problematisch erwiesen, wurde der Interviewleitfaden überarbeitet, gegebenenfalls um weitere Fragen ergänzt und an die jeweilige Gesprächssituation angepasst. Der für die Datenerhebung verwendete Interviewleitfaden ist in Anhang B zu finden.

4.3. DATENERHEBUNG

Die Datenerhebung erstreckte sich über den Zeitraum von November 2023 bis März 2024. Die Länge der geführten Interviews variierte zwischen ca. 60 Minuten beim längsten und ca. 25 Minuten beim kürzesten Interview.

Die erste Kontaktaufnahme erfolgte ausschließlich über E-Mail. Nach Zustimmung wurde zum nächstmöglichen Zeitpunkt ein geeigneter Termin vereinbart. Einige der kontaktierten Gesprächspartner zeigten sich hinsichtlich ihrer zeitlichen Verfügbarkeit wenig flexibel, sodass die Terminfindung sich über einen längeren Zeitraum erstreckte. Angesichts der Tatsache, dass sich die Experten aus beruflichen Gründen in verschiedenen Ländern aufhielten und einen vollen Terminkalender hatten, bestand für sie die Möglichkeit, sich zwischen einem Audio- oder Videoanruf zu entscheiden. Die Durchführung der Interviews erfolgte in zehn Fällen online per Videoanruf über Zoom, während ein Interview telefonisch durchgeführt wurde.

Den Interviewpartnern wurde die Wahl gelassen, die Interviews in deutscher, türkischer oder englischer Sprache zu führen. So konnten Experten mit unterschiedlichen Sprachkenntnissen in die Untersuchung einbezogen werden. Die Interviewleitfäden wurden dementsprechend in deutscher, türkischer und englischer Sprache vorbereitet. Schließlich wurden die Interviews in drei Fällen auf Deutsch und in acht Fällen auf Türkisch durchgeführt.

Den Interviewpartnern wurde im Voraus vollständige Anonymität zugesichert. Diese Vorgehensweise sollte es den Experten ermöglichen, zu relevanten und als kontrovers geltenden Themen offen und ohne Zurückhaltung ihre Kenntnisse und bisherigen Erfahrungen zu äußern. Nach Einholung des Einverständnisses zur Aufzeichnung wurden zehn der Gespräche mit dem Laptop und ein Gespräch mit dem Smartphone aufgezeichnet. In den Fällen, in denen die Interviewpartner über eine suboptimale Internetverbindung verfügten, kam es an einigen wenigen Stellen zu einer unpräzisen Aufzeichnung einzelner Wörter. Diese wurden während der Transkription mit der Abkürzung "unv." kenntlich gemacht.

4.4. AUSWERTUNG DER ERHOBENEN DATEN

Die leitfadengestützten Experteninterviews wurden mit Einverständnis der Interviewpartner aufgezeichnet. Die Aufzeichnungen wurden zunächst mit einem Transkriptionsprogramm transkribiert und anschließend nochmals auf mögliche Fehler hin sorgfältig überprüft, wobei gegebenenfalls erforderliche Korrekturen manuell durchgeführt wurden. Im Vorfeld musste jedoch entschieden werden, in welcher Form die Interviews transkribiert werden sollten. Dresing & Pehl differenzieren an dieser Stelle zwischen einer einfachen Transkription und einer detaillierten Transkription. Bei einer einfachen Transkription werden die para- und nonverbalen Ereignisse meist nicht berücksichtigt. Umgangssprachliche Aspekte und Dialekte werden geglättet, um den Text hinsichtlich seiner Lesbarkeit leichter zu gestalten und so den Fokus eher auf den semantischen Inhalt zu setzen. Eine detaillierte Transkription hingegen erfolgt nach einem komplexen Regelsystem, wobei nicht nur der semantische Inhalt, sondern auch Aspekte wie die Tonhöhenverläufe, Lautstärke und Sprechgeschwindigkeit berücksichtigt werden (Dresing & Pehl, 2015, S. 18). Für die vorliegende Untersuchung wurde eine einfache Transkription durchgeführt, da zur Beantwortung der Forschungsfragen lediglich die inhaltlichen Aspekte von Relevanz waren. Die nonverbalen Elemente hingegen spielten für das Forschungsvorhaben keine Rolle.

In Kapitel 4.2. wurde bereits erwähnt, dass die Interviews in deutscher und türkischer Sprache durchgeführt wurden. Die methodische Vorgehensweise lässt die Wahl zwischen einer Transkription in der Originalsprache oder einer direkten Übersetzung während des Transkriptionsprozesses (Enzenhofer & Resch, 2011, S. 7). Enzenhofer und Resch weisen jedoch explizit darauf hin, dass die Interviews zunächst in der Originalsprache transkribiert und anschließend übersetzt werden sollten. Lediglich in seltenen Ausnahmefällen, sofern eine hinreichende Begründung vorliegt, sollte auf die Transkription in der Originalsprache verzichtet werden (Enzenhofer & Resch, 2011, S. 28). Im Rahmen dieser Untersuchung wurden daher zunächst die Aufzeichnungen in der Originalsprache transkribiert und lediglich die im Ergebnisteil der Arbeit zitierten Textstellen ins Deutsche übersetzt. Die Übersetzung wurde von der Verfasserin dieser Arbeit angefertigt, die über die erforderlichen übersetzungstechnischen Fähigkeiten verfügt. Die Texte in der Originalsprache sind dem Anhang A beigelegt.

Im Anschluss an die Transkription erfolgte die Kodierung mit der Datenanalyse-Software MAXQDA. Dabei wurde die Methode der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring angewandt. Dieses Verfahren ist streng regelgeleitet und lässt keinen Raum für “freie” Interpretationen. Sie folgt einem bestimmten Ablaufmodell, wobei zwischen einer induktiven Kategorienbildung und einer deduktiven Kategorienanwendung unterschieden werden kann (Mayring & Fenzl, 2019, S. 636). Bei der induktiven Vorgehensweise werden die Kategorien aus dem erhobenen Datenmaterial entwickelt. Das bedeutet, dass die Kategorien nicht im Voraus theoriegeleitet aufgestellt werden, sondern direkt am Material formuliert und den einzelnen Textpassagen zugeordnet werden (Mayring & Fenzl, 2019, S. 634). Für die vorliegende Untersuchung wurde der deduktive Ansatz angewandt. Basierend auf den theoretischen Vorüberlegungen wurden vorab Kategorien abgeleitet, welche im Kodierleitfaden festgehalten wurden (Mayring & Fenzl, 2019, 638). Im weiteren Verlauf wurde der Kodierleitfaden durch induktiv entwickelte Kategorien ergänzt, sofern dies erforderlich war (Mayring & Fenzl, 2019, S. 645). Er diene somit als zentrales Instrument zur Durchführung der Textanalyse (Mayring & Fenzl, 2019, S. 638). Der für die Auswertung erstellte Kodierleitfaden ist in Anhang C aufgeführt.

5. ERGEBNISSE

Im Folgenden werden die Ergebnisse der vorliegenden Arbeit präsentiert und interpretiert. Die direkte Interpretation der Ergebnisse zielt auf eine umfassende Analyse ab, in welcher die komplexen Zusammenhänge und Muster für den Leser schlüssig dargestellt und erklärt werden sollen.

5.1. DIE “BELT AND ROAD INITIATIVE” UND IHRE TRANSPORTKORRIDORE FÜR DEN HANDEL ZWISCHEN CHINA UND EUROPA

Die “Belt and Road Initiative” (BRI) wurde im Jahre 2013 lanciert und präsentiert sich seitdem als ein breit angelegtes Programm, das für Länder weltweit die Möglichkeit schaffen soll, in den sozialen, politischen und wirtschaftlichen Bereichen miteinander zu kooperieren und ihre interne Entwicklung durch ausländische Investitionen voranzutreiben. Dennoch lässt sich feststellen, dass der Fokus der Initiative auf der Schaffung von Transportkorridoren über Land- und Seewege liegt, welche dazu dienen sollen, den Fluss von Handel und Dienstleistungen zwischen den verschiedenen Regionen zu erleichtern.

5.1.1. Die maritimen Verbindungen der “Belt and Road Initiative”

Die erste Interviewfrage konzentrierte sich auf den Zustand und die Entwicklung der Transportkorridore in angesichts der anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikte im internationalen Raum. Die Experten wurden deshalb gebeten, aus ihrer umfassenden Erfahrung zu schildern, wie sich die BRI im Hinblick auf die aktuellen Herausforderungen weiterentwickeln könnte. Die Interviewpartner 2, 3, 4, 5, 7, 9 und 11 gaben zunächst eine allgemeine Einführung in die Thematik, wobei einige sich unter anderem mit der begrifflichen Bestimmung auseinandersetzten und eine Differenzierung zwischen den Ausdrücken “Neue Seidenstraße”, “Projekt” und “Initiative” vornahmen. Im Anschluss erfolgte eine detaillierte Beschreibung der Transportverbindungen, die den Darstellungen in Kapitel 2.3. einschließlich der Unterkapitel entspricht. Eine erneute

Ausführung wurde somit als nicht erforderlich angesehen. In Bezug auf die Nutzung der Transportrouten stellten die Interviewpartner 3, 5, 7, 9 und 10 fest, dass der Ausbruch der COVID-19-Pandemie eine deutliche Veränderung herbeigeführt hat. Seine Eindrücke zu den Entwicklungen schilderte Interviewpartner 3 wie im Folgenden:

“Die Anzahl der Zugverbindungen stieg von 2014 bis 2019 auf 30 Verbindungen die Woche. 2019, kurz vor Ausbruch der Corona-Krise waren es eben 30 Zugverbindungen. (...) Dann kam die Corona-Krise und die Herausforderung im Logistikbereich in der Corona-Krise waren eben geschlossene Tiefseehäfen in China. Wenn da mal ein Corona-Fall war, dann wurde der Hafen eben dicht gemacht. Dadurch extreme Störungen in den Lieferketten. (...). Also die gestörten Lieferketten bei der Seefracht führten eben dazu, dass die Unternehmen noch mehr auf die Schiene gesetzt hatten und das bedeutete ab 2020 bis zu 60 Verbindungen die Woche. Das ist so das Maximum, was wir eben hier erreicht haben.” (Interview 3, S. 2)

Die dargelegte Aussage veranschaulicht die signifikanten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Logistikverkehr. Aufgrund der Tatsache, dass die größten Containerhäfen der Welt sich in chinesischen Städten befinden, führten die von China implementierten restriktiven Maßnahmen zur Eindämmung des Virus zu Verzögerungen bei der Abfertigung und Störungen in den internationalen Lieferketten. Die Container-Knappheit bei gleichzeitig steigender Nachfrage nach bestimmten Gütern führte laut den Experten zu einem rapiden Anstieg der Seefrachtpreise, was eine Verlagerung der Transporte auf Landverbindungen zur Folge hatte.

Die wachsende Tendenz zum Landverkehr ist jedoch nicht allein auf die Pandemie zurückzuführen. Laut Interviewpartner 10 ist die Effizienz des Seehandels durch eine Vielzahl von Ereignissen, die sich in jüngster Zeit ereignet haben, in Frage gestellt worden. Hierzu gab der Experte Beispiele wie den Vorfall am Suezkanal, bei dem eines der größten Transportschiffe der Welt “Ever Given” den gesamten Verkehr tagelang blockierte. Darüber hinaus gäbe es sicherheitspolitische Gründe wie die Operationen durch Huthi-Milizen von Jemen im Roten Meer oder auch ökologische Gründe, wie der sinkende Wasserstand im Panamakanal.

Obwohl gestörte Lieferketten die Unternehmen dazu veranlasst haben, vermehrt auf die Schiene zu setzen, gilt die Seefracht weiterhin als einer der wichtigsten internationalen Transportwege. Interviewpartner 4 hob hervor, dass bislang keine

adäquate Alternative zum Seeweg entwickelt werden konnte: “Wie ich bereits sagte, ist der Seeweg die beste Alternative, die Sie im Welthandel nutzen können.” (Interview 4, S. 2, Original im Anhang) Entscheidend für die Nutzung des Seeverkehrs sei vor allem die Tatsache, dass die größten und wichtigsten Produktionszentren der Welt wie China, Japan und Südkorea, auch bezeichnet als “Manufacturing Countries”, auf Energieimporte angewiesen sind. Die erforderlichen Rohstoffe, wie beispielsweise Erdöl und Erdgas aus den Golfstaaten, sollen am effizientesten auf dem Seeweg transportiert werden können. Aus diesem Grund soll die Volksrepublik eine wichtige Aufgabe darin sehen, seine maritime Präsenz im Rahmen der BRI durch gezielte Investitionen zu stärken. Interviewpartner 4 wies jedoch darauf hin, dass Chinas Anteil an der Entwicklung des Seeverkehrs gegenwärtig begrenzt ist:

“Denn es gibt bereits eine maritime Seidenstraße, d.h. eine Seeroute, auf der Handel betrieben wird, die ihren Ursprung in der Provinz Guangzhou hat, einem der großen chinesischen Häfen wie Kanton. Es gab bereits eine Route vom Südchinesischen Meer, der die Container bereits folgten, zum Indischen Ozean durch die Straße von Malakka und vom Indischen Ozean nach Europa durch den Suezkanal. Dies war bereits eine Route, über die fast 70 Prozent des Welthandels abgewickelt wurden.” (Interview 4, S. 1, Original im Anhang)

Die wichtigsten Transportrouten auf dem Seeweg waren nach Aussage des Experten also bereits vor der BRI gegeben. Die Interviewpartner 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9 und 11 betonten jedoch, dass China im Rahmen der Initiative erhebliche Summen in eine Vielzahl strategisch bedeutsamer Häfen weltweit investiert hat, darunter in den Hafen von Gwadar in Pakistan, den Hafen von Hambantota in Sri Lanka sowie in die wichtigen Häfen Europas. Als Beispiel für Europa wurde von den Interviewpartnern 1, 4, 5, 7 und 9 der griechische Mittelmeerhafen Piräus angeführt, in dessen Ausbau die chinesische Staatsreederei COSCO massiv investierte und dem mittlerweile eine große logistische Bedeutung beigemessen wird.

Bei der Beschreibung der maritimen Transportverbindungen wurde von den Interviewpartnern 7, 10 und 11 auf die “Polare Seidenstraße” verwiesen, die bereits in Kapitel 2.4. dieser Arbeit thematisiert wurde. China ist im Rahmen der BRI daran interessiert, die Arktis künftig als Transitweg für Handelsschiffe zu nutzen. Obwohl die Kälte in der Region ein zentrales Problem darstellt, kann sie im Sommer die Transportzeit

erheblich verkürzen und bei Engpässen sowie Blockierungen der aktuell meistbefahrenen Seewege eine alternative Route für den Handelsverkehr darstellen. Interviewpartner 10 nannte als Beispiel die Verkürzung der Schiffszeit vom Hafen Gwadar nach Hongkong um einige Tage. Ein wesentliches Ereignis, das in Bezug zur Polaren Seidenstraße steht, ereignete sich noch während der Durchführung der letzten Interviews. Das türkische Parlament stimmte offiziell dem NATO-Beitritt Schwedens zu. Die Interviewpartner 10 und 11 sprachen dieses Ereignis explizit an und deuteten darauf hin, dass diese Zustimmung von entscheidender Bedeutung für die zukünftige Entwicklung in dieser Region sei. So haben die USA mit dem Beitritt Schwedens in die NATO ihren Einfluss über die arktischen Seewege verstärken können. Abschließend wies Interviewpartner 10 auf die dort bestehende Rechtslage hin:

“Was wir heute als Arktis bezeichnen, ist ein Meer und kein Stück Land. Es gelten die Regeln des UNCLOS und sie verläuft durch die Beringstraße. Russland ist hier und alle anderen Länder sind NATO-Länder, nämlich Grönland, Dänemark, Norwegen, Kanada, die Vereinigten Staaten von Amerika, auch Alaska. Sie alle sind NATO-Länder und insbesondere die Beringstraße, die auf dieser Straße durchquert wird, ist ein Ort, der im Winter gefrieren kann, ein Ort, an dem sich eine Eismasse zwischen Alaska und Russland bilden kann. Dies ist ein sehr strategischer Kreuzungspunkt, d.h. ein Engpass, den wir im Englischen “Checkpoint” nennen, und ein Engpass zwischen zwei Supermächten, so dass die strategischen Spannungen, die dort auftreten könnten, nicht einmal erwähnt werden.”
(Interview 10, S. 3, Original im Anhang)

5.1.2. Die Landverbindungen der “Belt and Road Initiative”

Auch wenn die Landverbindungen gegenwärtig keinen vollständigen Ersatz für den Seeverkehr darstellen, besitzen sie aufgrund der bereits beschriebenen Gründe für den Warentransport eine entscheidende Rolle. Laut Interviewpartner 8 werden die Landverbindungen vor allem von Branchen wie der Automobil- und Elektronikindustrie genutzt, die Produkte mit hohem Mehrwert transportieren und dafür höhere Transportkosten in Kauf nehmen. Eine dieser Verbindungen ist der nördliche Korridor, der von China aus über die Transsibirische Eisenbahn durch Russland nach Europa führt. Während bis vor kurzem ein großer Teil der Transporte über diese Route abgewickelt wurde, konnten die Interviewpartner 1, 3, 9 und 11 beobachten, dass seit dem Krieg in

der Ukraine und den darauf folgenden Sanktionen des Westens gegen Russland das Transportvolumen deutlich abgenommen hat. Der Grund hierfür liege vor allem darin, dass die europäischen bzw. amerikanischen Unternehmen, die bisher die Transporte über diesen Korridor versichert bzw. finanziert hatten, kaum mehr bereit waren, entsprechende Versicherungspolicen abzuschließen. An dieser Stelle wurde von den Interviewpartnern 4 und 10 auf die spezifischen Eigenschaften des nördlichen Korridors hingewiesen:

“Eine davon ist eine Strecke von China nach Europa über Russland und Weißrussland, die die Transsibirische Eisenbahn Russlands nutzt. Kasachstan, Russland, Weißrussland, sie nannten ihn den nördlichen Korridor. Derzeit wird ein großer Teil des Verkehrs von hier aus abgewickelt. Aber natürlich ist diese Strecke mit ernsthaften Nachteilen behaftet, da es sich um eine Steppenstraße handelt. Aufgrund der natürlichen Gegebenheiten ist hier fast 6 Monate lang kein intensiver Verkehr möglich. In dieser Hinsicht war es bei dieser Initiative wichtig, Alternativen zu schaffen.” (Interview 4, S. 1, Original im Anhang)

Der nördliche Korridor über Russland ist demnach von vornherein mit gewissen Nachteilen behaftet. Da es sich um eine Steppenroute handelt, erschweren die natürlichen Umstände, wie beispielsweise die niedrigen Temperaturen, den Transport bestimmter Güter erheblich. Es kann somit festgehalten werden, dass die Suche nach einer zuverlässigen Alternative schon vor dem Krieg in der Ukraine gegeben war, allerdings dieser Prozess durch den russisch-ukrainischen Krieg beschleunigt wurde.

Die sich aus den dargestellten Entwicklungen ergebenden Folgerungen führten zu der Frage, ob der “Mittlere Korridor” über Kasachstan, Aserbaidschan, Georgien und die Türkei langfristig eine Alternative zu dem nördlichen Korridor über Russland darstellen könnte. Die Experten wurden in den Interviews explizit hierzu befragt. Der Interviewpartner 3 beschrieb seine Eindrücke zu dieser Thematik wie folgt:

“Bisher hat sich nicht gezeigt, dass das wirklich eine Alternative darstellt. Zum einen aus zeitlichen Gründen. Ich hatte gerade gesagt, von Duisburg nach China über die nördliche Route sind 10-12 Tage. Die südliche Route sind 30 Tage. Sie hängt an vielen Unwägbarkeiten ab. Sie müssen über das Kaspische Meer beispielsweise, sie müssen über den ganzen Balkan bis am Bosphorus vorbei, das frisst Zeit, das treibt den Preis auch nach oben, das ist wesentlich teurer. Und ich kenne jetzt nicht die genauen Zahlen, aber im letzten Jahr gab es dann 2-3 Verbindungen die Woche über die Strecke. Und wir glauben

nicht, dass das eine Alternative darstellt. Das lohnt sich einfach nicht. Das könnte sich entwickeln. Ich meine, früher hat es auch länger gedauert, von Duisburg nach China auszufahren. Wenn eine Strecke oft [unv.] wird, dann ändern sich die Abläufe, dann werden sie effizienter. Das kann sein, dass es in der Zukunft eine Möglichkeit ist, aber ich sehe das zurzeit nicht als Alternative an. Dann setzen Firmen doch eher auf Seefracht.” (Interview 3, S. 2)

Die übrigen 10 Befragten gaben relativ ähnliche Antworten. Zwar habe die Pandemie und der Ausbruch des Konflikts in der Ukraine zu einem Anstieg des Verkehrsvolumens geführt, allerdings sei der Mittlere Korridor mit erheblichen Infrastrukturdefiziten und Kapazitätsengpässen verbunden. Die Länder entlang des Korridors, darunter die Türkei, Kasachstan und Aserbaidshan, müssen noch große Summen in den Infrastrukturausbau investieren. China habe zwar bisher einige Projekte in dieser Region unterstützt und in die Häfen investiert, allerdings seien diese nicht ausreichend. Interviewpartner 4 merkte an, dass beispielsweise die Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Edirne-Kars nicht fertiggestellt werden konnte. Die Finanzierung sollte ursprünglich durch China erfolgen, aber weder die China Eximbank noch andere chinesische Fonds leisteten finanzielle Unterstützung. Interviewpartner 4 kritisierte zudem, dass die Eisenbahnstrecke Baku-Tiflis-Kars zwar heute als “Vorzeigeprojekt” im Mittleren Korridor als Bestandteil der BRI angesehen wird, aber auch hier von chinesischer Seite keine finanziellen Mittel für die Fertigstellung des Projektes bereitgestellt wurden. Da Georgien und die Türkei über die erforderlichen Finanzmittel nicht verfügten, erstreckte sich die Fertigstellung über einen längeren Zeitraum und konnte erst 2017 in Betrieb genommen werden.

Neben den bestehenden Infrastrukturdefiziten, die mit finanziellen Herausforderungen einhergehen, wurde von den Interviewpartnern 3, 8 und 10 das Kaspische Meer als ein zusätzlicher Nachteil des Mittleren Korridors identifiziert. Da der Seeweg keinen Transitverkehr zulässt, müssen die Güter mehrfach umgeladen werden, was laut Experten zusätzliche Kosten und einen erhöhten Zeitaufwand verursacht.

Die Meinungen darüber, welche Route nun für den Handelsverkehr am geeignetsten ist, gingen auseinander. Die Interviewpartner 3 und 8 waren der Meinung, dass der nördliche Korridor über Russland im Vergleich zum Mittleren Korridor deutlich schneller ist, weniger Länder passiert und daher mit weniger Zollabfertigungen sowie

geringeren Transaktionskosten verbunden ist. Die Interviewpartner 6, 9 und 11 hingegen bewerteten aufgrund aktueller geopolitischer Konflikte den Mittleren Korridor als die bessere Alternative. Allerdings seien hier, wie bereits dargelegt, entsprechende Investitionen unumgänglich:

“Die Probleme, die in Russland, im Norden und wie Sie erwähnten, in Israel, Palästina und im Jemen im Nahen Osten auftreten, stellen den Mittleren Gürtel als den umsetzbarsten, zuverlässigsten und stabilsten Gürtel heraus.” (Interview 6, S. 1, Original im Anhang)

Die Interviewpartner 4, 5 und 10 distanzieren sich von der Diskussion über Alternativen und betonten, dass derzeit alle Korridore mit gewissen Problemen verbunden sind und daher künftig eine Annäherung zwischen den Akteuren stattfinden sollte:

“Mit anderen Worten, es handelt sich nicht um ein Problem Chinas, der EU oder der USA. Politische Instabilität in der Region oder in den Ländern der Region, wirtschaftliche Probleme, all das wird sich immer auf die Sicherheit dieser Routen auswirken, ganz gleich, welche alternative Rolle oder welchen Weg man vorschlägt.” (Interview 4, S. 3, Original im Anhang)

Es lässt sich somit feststellen, dass es keine eindeutige Lösung bzw. Antwort darauf gibt, was die optimale Route betrifft. Zwar können Aussagen über die Vor- und Nachteile der verschiedenen Korridore getroffen werden, aber ob beispielsweise die Investitionen an den notwendigen Stellen erfolgen oder die Stabilität bzw. Instabilität in einer bestimmten Region von Dauer sein wird, bleibt ungewiss. Die Handelsrouten unterliegen somit einem stetigen Wandel durch nationale und internationale Ereignisse, die eine kontinuierliche Anpassung erfordern. Der Aufruf der Interviewpartner 4, 5 und 10 zur Zusammenarbeit zwischen den Akteuren für eine sichere und effiziente Zukunft des Handelsverkehrs ist zwar ein anzustrebender Lösungsansatz, jedoch angesichts der gegenwärtigen geopolitischen Spannungen schwer umsetzbar.

5.1.3. Die Rolle der Türkei als Transitland im Rahmen der “Belt and Road Initiative”

Es hat sich gezeigt, dass der Mittlere Korridor über Kasachstan, Aserbaidshan, Georgien und die Türkei bisher von China nicht vollständig in die BRI integriert wurde. Wie in Kapitel 5.1.2. festgestellt, sind aus Sicht der Experten die notwendigen Investitionen zur Beseitigung der infrastrukturellen Defizite und Engpässe nicht in ausreichendem Maße erfolgt. Der Interviewpartner 10 bezeichnete diesen Zustand der Türkei als “semi-engaged”. Ein interessanter Beitrag hierzu kam von dem Interviewpartner 9, der über seine Reise nach China und Eindrücke vor Ort berichtete. Auf meine Frage, ob der Mittlere Korridor eine Alternative für den Handel zwischen China und Europa darstellen könnte, gab er folgende Antwort:

“Wir sind auf Einladung der chinesischen Regierung nach Urumqi gereist. In Urumqi beginnt, wie Sie wissen, die Belt and Road Initiative von Xi'an aus. Und in Urumqi gibt es ein großes Logistikzentrum. Von diesem Logistikzentrum aus öffnet sich die Route nach ganz Zentralasien und von dort aus nach Europa. Auf den dortigen Karten, die die Belt and Road Initiative darstellten, war eine Route eingezeichnet, die ungefähr so aussah: Die Strecke, die durch Zentralasien führt, verläuft ein wenig weiter abwärts, kommt aus Israel, führt von Israel aus durch das obere Syrien und durchquert das Gebiet der Türkei. (...), wir kennen die Kars-Baku-Linie, aber die Karten dort stellen es etwas anders dar und zeigen, dass es sehr wichtige Routen gibt, die durch die Türkei führen.” (Interview 9, S. 1-2, Original im Anhang)

Der Grund für die mangelnden Investitionen in den Mittleren Korridor könnte nach dieser Aussage der Plan Chinas für eine alternative Route sein, die China über Israel und die Türkei mit Europa verbinden soll. Noch vor der Eskalation des Konflikts zwischen Israel und Palästina wurden von der Türkei sowie den arabischen Ländern der Region Schritte zur Normalisierung der Beziehungen zu Israel unternommen, siehe IMEC-Korridor. Mit dem Vorgehen Israels in Palästina hat die Türkei jedoch eine klare Position gegen die israelische Politik bezogen, was eine Herausforderung für die Realisierung einer gemeinsamen Handelsroute im Rahmen der BRI darstellt. In Anbetracht der gegenwärtigen Entwicklungen in der Region erscheint der Mittlere Korridor daher die plausiblere Alternative zu sein.

Ein wichtiger Ansatz in Bezug auf die Zusammenarbeit zwischen China und der Türkei im Rahmen der BRI wurde von Interviewpartner 2 angesprochen. Der Grund für die mangelnde Integration des Mittleren Korridors in die BRI sei auf die politische Volatilität in der Türkei zurückzuführen. Die jetzige AKP-Regierung in der Türkei habe bisher eine pragmatische Haltung eingenommen, um die Kooperation mit der Volksrepublik zu fördern und chinesische Investitionen anzuziehen. Doch die Tatsache, dass es in der Türkei Gruppen gibt, die sich mit den Uiguren solidarisieren, sollen die oppositionellen Parteien dazu veranlassen, insbesondere in Wahlperioden populistische Diskurse zu führen, die die Antipathie gegenüber China zeitweise verstärken. Auch wenn eine derartige Wende gegen die Volksrepublik in der jetzigen Außenpolitik nicht zu erwarten ist, könnte ein Regierungswechsel etwa in den kommenden fünf Jahren, die Zustände rapide verändern. Nach Interviewpartner 6 sei daher die Schaffung eines Korridors im Rahmen einer Partnerschaft zwischen der Türkei und China für beide Seiten keine sehr stabile und langfristige Strategie, weshalb China in Bezug auf die Zusammenarbeit mit der Türkei vorsichtig agieren und sich stets Alternativen offen halten würde.

5.2. DIE BEDEUTUNG DER “BELT AND ROAD INITIATIVE” FÜR DEN EUROPÄISCHEN AUSSENHANDEL MIT CHINA

5.2.1. Die Neubewertung der China-Strategie in Europa

Die “Belt and Road Initiative” (BRI) hat seit ihrer Gründung weltweit unterschiedliche Reaktionen hervorgerufen. Die USA standen der Initiative von Anfang an kritisch und distanziert gegenüber und erwarteten von den europäischen Ländern eine ähnliche Haltung, da sie die BRI als machtpolitisches Instrument der Volksrepublik China einstufen. Entgegen den Erwartungen sind Teile Europas mit deutlich weniger Vorbehalten an die Zusammenarbeit mit China im Rahmen der BRI herangegangen und haben offen ihr Interesse an den Projekten bekundet, was insbesondere im Rahmen der 16+1 zum Ausdruck kam. Innerhalb der EU traten unterschiedliche Auffassungen hinsichtlich der Bewertung Chinas und seiner Belt and Road Initiative hervor. Nach Ansicht des Interviewpartners 5 ist dies keine neue Herausforderung:

“Italien verlässt die Belt and Road. Litauen will Vergeltungsmaßnahmen gegen China ergreifen. Deutschland verhält sich nicht so. Das ist seit langem ein Strukturmerkmal der EU. Also, wir sehen das im ersten Golfkrieg, wir sehen das auch im zweiten Golfkrieg. Wir sehen das bei allen wichtigen internationalen Spannungen. Das einzige Ereignis, die einzige wichtige Entwicklung, bei der wir das nicht gesehen haben, war Putins Fehleinschätzung: Er hat nicht damit gerechnet, dass Europa so einfach eine einheitliche Stimme erheben und mit Amerika im Ukraine-Krieg reibungslos kooperieren könnte. Aber wenn wir den russisch-ukrainischen Krieg beiseite lassen, ist die EU bereits eine solche Struktur.” (Interview 5, S. 5, Original im Anhang)

Somit steht fest, dass die EU-Mitgliedstaaten, wie in vielen anderen Fragen auch, in der Zusammenarbeit mit China lange Zeit unterschiedliche Positionen vertraten. Die Interviewpartner 3, 5, 9 und 10 bestätigten allerdings die im theoretischen Teil der Arbeit beschriebene Ansicht, dass dies sich mit dem globalen Ausbruch von COVID-19 deutlich zu ändern begann. Infolge der Pandemie sowie Chinas restriktiver Maßnahmen zur Eindämmung des Virus kam es zu Einschränkungen und Verzögerungen bei den Wertschöpfungsketten, die zu globalen Engpässen führten und die Wirtschaftstätigkeit massiv beeinträchtigten. Die europäischen Länder wurden sich der Tatsache bewusst, dass ihre Wirtschaft in hohem Maße von China abhängig ist und daher ein autonomer und widerstandsfähiger Ablauf hergestellt werden muss. Die Interviewpartner 8 und 5 ergänzten an dieser Stelle, dass die Forderung der EU nach mehr Autonomie in strategisch wichtigen Bereichen durch den Angriff Russlands auf die Ukraine verstärkt wurde:

“Darüber hinaus glaube ich, dass Chinas Haltung bei dieser Invasion in der Ukraine diese Länder noch ein wenig weiter von China weggetrieben hat. Es hat sie an noch etwas anderes erinnert, nämlich dass es geopolitisch gewisse Grenzen gibt. Auch die Entwicklung von Beziehungen zu China scheint gewisse Grenzen zu haben. So scheint es mir zumindest.” (Interview 8, S. 3, Original im Anhang)

Das Engagement Chinas im Rahmen der BRI stieß infolge dieser Ereignisse in weiten Teilen Europas auf großes Misstrauen, so auch in den mittel- und osteuropäischen Staaten, die bisher eine Kooperation mit China begrüßt hatten. Die Frage nach den sicherheitspolitischen Auswirkungen der Initiative erfuhr im öffentlichen Diskurs eine verstärkte Aufmerksamkeit. Auf dem 3. BRI-Forum soll dieser Richtungswechsel in Europa deutlich sichtbar geworden sein, so die Interviewpartner 1 und 4:

“Und die Teilnehmerliste am Forum in Peking vor 2 Wochen hat auch deutlich gemacht, dass die europäische Repräsentanz mit Ausnahme von Präsident Vučić aus Serbien und Premierminister Orbán aus Ungarn, kein hochrangiger Präsident oder Premierminister oder Kanzler in dem Sinne aus Europa beziehungsweise der Europäischen Union vor Ort war. Das heißt, hier zeigt sich auch eine gewisse Distanzierung und auf der anderen Seite eine inhaltliche und geografische Fokussierung, die sich verlagert.” (Interview 1, S. 1)

Ein weiteres bedeutsames Ereignis, welches als deutliches Zeichen für eine Neuausrichtung in der China-Strategie gewertet werden kann, ist der Austritt Italiens aus der BRI. Die teilnehmenden Experten wurden zu diesem Thema befragt, noch bevor die Entscheidung Italiens endgültig feststand. Der erste Interviewpartner äußerte sich dazu wie folgt:

“Diese Auseinandersetzung, ob denn jetzt Italien offiziell aus der Neuen Seidenstraße aussteigt, diskutieren wir seit über einem Jahr und die Unterschrift sehe ich bisher immer noch nicht auf dem Austrittsschreiben, das Premierministerin Meloni vorgelegt haben würde. Das deutet darauf hin, wie schwierig, wie komplex es ist und wie risikobehaftet, denn die italienische Regierung muss berücksichtigen, dass es dann von chinesischer Seite gegebenenfalls Konsequenzen gibt. Das hat ein Land wie Litauen zum Beispiel bei der Eröffnung einer Repräsentanz von Taipeh in Litauen selber erlebt.” (Interview 1, S. 3)

Der Experte bewertete einen möglichen Austritt Italiens deutlich kritisch und wies auf die möglichen Konsequenzen seitens China hin. Auch Interviewpartner 2 merkte an, dass ein solcher Austritt zwar bereits seit einiger Zeit diskutiert wird, jedoch nach seiner Einschätzung eher unwahrscheinlich sei. Dies begründete er damit, dass die seit Jahrzehnten bestehenden chinesisch-italienischen Handels- und Wirtschaftsbeziehungen im Falle einer solchen Entscheidung einen Rückgang erleiden würden. Anhand dieser Aussagen wird deutlich, dass eine gewisse Unsicherheit über die Konsequenzen einer solchen Entscheidung besteht, da bis zu diesem Zeitpunkt noch kein EU-Mitgliedstaat einen derartigen Schritt gegen die BRI unternommen hatte. Die Experten betonten daher, dass statt Austritt und Distanzierung mehr Gleichgewicht und Kooperation in den bilateralen Beziehungen angestrebt werden sollte.

In Kapitel 4.2. wurde bereits erwähnt, dass die Interviews über einen Zeitraum von ca. 6 Monaten durchgeführt wurden. Erst im weiteren Verlauf der Datenerhebung

wurde der Austritt Italiens aus der BRI offiziell bekannt. Interviewpartner 8 äußerte diesbezüglich: “Dies sind meines Erachtens Anzeichen für einen Wendepunkt.” (Interview 8, S. 2, Original im Anhang). Im Gegensatz zu den ersten beiden Interviewpartnern zeigte sich keiner der Experten skeptisch hinsichtlich möglicher Konsequenzen seitens der VR China. Interviewpartner 9 und 11 waren der Überzeugung, dass die Entscheidung Italiens zum Teil auch auf den amerikanischen Einfluss bzw. “Druck” zurückzuführen sei. Sie vermuteten daher, dass es sich nicht, wie von der italienischen Regierung behauptet, um wirtschaftliche Gründe, sondern eher um politische Motive handeln würde. Interviewpartner 4 und 8 dagegen begründeten diese Entscheidung eher wirtschaftlich, da die Teilnahme an der BRI für Italien und andere europäische Länder keine ökonomischen Vorteile gebracht hätte.

Die Interviewpartner 5, 6, 7, 8 und 10 gaben an, dass die Neuausrichtung der europäischen China-Strategie auch auf den wachsenden Rechtspopulismus in einigen Teilen der EU zurückgeführt werden kann. Die Experten beobachteten eine Zunahme von wirtschaftlichem Nationalismus und protektionistischen Maßnahmen in der europäischen Handelspolitik, die sich heute im Kontext der europäisch-chinesischen Handelsbeziehungen an der Erhebung von zusätzlichen Zöllen, der strengeren Investitionskontrollen und weiteren Beschränkungen im bilateralen Handel widerspiegeln. Insbesondere die Elektroautoindustrie sei derzeit ein Sektor, in dem die EU begonnen hätte, aktiv gegen chinesische Hersteller vorzugehen, um ihre eigenen Hersteller zu schützen. So wies Interviewpartner 8 darauf hin, dass europäische Hersteller aus anderen Sektoren heute bereits gewisse Schwierigkeiten haben, mit den Produkten aus China im Wettbewerb zu bleiben.

5.2.2. Decoupling oder De-risking? Die Debatte um das Handelsbilanzdefizit der EU mit China

Die zunehmende Sensibilität innerhalb der EU gegenüber den chinesischen Investitionen in den strategisch wichtigen Bereichen wie die kritische Infrastruktur und Schlüsseltechnologien, haben die Debatte um die Entkopplung und Risikominimierung im europäischen Außenhandel, auch bezeichnet als “Decoupling” und “De-risking”, in den Mittelpunkt gerückt. So ist auch der Austritt Italiens aus der BRI als Teil dieses

Trends zu interpretieren, da das Land ihre Entscheidung mit dem wachsenden Ungleichgewicht in den Handels- und Wirtschaftsbeziehungen sowie der mangelnden wirtschaftlichen Vorteile im Rahmen der BRI begründete. Insbesondere die mediale Öffentlichkeit begann sich kritischer mit der chinesischen Initiative auseinanderzusetzen und dadurch eine breite Öffentlichkeit in Europa zu mobilisieren. Interviewpartner 1 beschrieb seine Eindrücke über die Entwicklung in der Öffentlichkeit wie im Folgenden:

“Ich glaube, das hat auch etwas damit zu tun, dass es eine wachsende und das ist zu begrüßen, kritische Öffentlichkeit gibt, die nachfragt, die nachbohrt, die auch bereit ist durch investigativen Journalismus über chinesische Beziehungen, Bedingungen, Kooperationsformen nachzuforschen und dabei eine kritische Öffentlichkeit herzustellen, das ist in hohem Maße willkommen. Das mag die allermeisten Entscheidungsträger in Peking nicht erfreuen, aber einer solchen Diskussion muss man sich stellen, das ist zu begrüßen.” (Interview 1, S. 3)

Die Experten wurden im Interview explizit zur aktuellen Thematik befragt, also inwiefern die BRI das Handelsbilanzdefizit zwischen China und den europäischen Ländern beeinflusst hat und welche Entwicklungen sie zukünftig diesbezüglich erwarten. Die Ansicht, dass sich die wirtschaftliche Abhängigkeit mit China im Laufe der Zeit verstärkt hätte, wurde von allen Experten bestätigt. Allerdings waren die Interviewpartner 7, 9 und 10 der Meinung, dass diese Interdependenz vom Westen selbst verursacht wurde und daher kein unerwartetes Ergebnis ist. Europäische Unternehmen haben bereits vor Jahrzehnten begonnen in China hohe Investitionen zu tätigen, um von den günstigen Produktionskosten vor Ort zu profitieren. So haben laut Interviewpartner 2 Italien und Frankreich seit etwa Beginn der 80-er Jahre strategische Beziehungen zu China im Bereich “Science, Technology and Innovation” aufgebaut, wobei gegenseitige Investitionen insbesondere im Bereich Startups und Venture Capital getätigt wurden. So kann man sagen, dass China auf die wachsende Nachfrage aus dem Westen reagiert, mehr produziert und entsprechend um ein Vielfaches exportiert hat.

Als Ergebnis dieser langjährigen Entwicklung zwischen der Volksrepublik und den europäischen Ländern, ist China zu einer der wichtigsten Import- und Exportpartner der EU geworden. Wie bereits in Kapitel 3.1. dargelegt, hat sich in Konsequenz dessen auch das Handelsbilanzdefizit sukzessive verschärft. In Bezug auf den Beitrag der BRI zu dieser Entwicklung äußerten die Interviewpartner 3, 5 und 8 die Ansicht, dass sich der

Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Rahmen der BRI positiv auf das Handelsvolumen zwischen China und Europa ausgewirkt hat. Interviewpartner 8 stellte zudem fest, dass europäische Unternehmen in einigen Sektoren ihre Exporte nach China deutlich steigern konnten, etwa bei Luxusgütern, Weinbauerzeugnissen und Autoersatzteilen.^[P]^[SEP]Neben der sektoralen Ebene sollen auch auf lokaler Ebene chinesische Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur den europäischen Städten wie Duisburg und Lodz eine neue Dynamik verliehen haben. Allerdings habe die BRI auch umgekehrt den Zugang Chinas zum europäischen Markt erleichtert. Durch strategische Investitionen in die Logisitikinfrastuktur wie in die Häfen von Marseille, Algeciras und Piräus und die Übernahme wichtiger Unternehmen sei es China gelungen, die logistischen Abläufe zu vereinfachen und seine Güter in größeren Mengen, schneller und sicherer zu transportieren. Interviewpartner 8 wies hierzu auf eine Statistik zum Schienenverkehr hin, nach der die Züge im untersuchten Zeitraum auf der Strecke von China nach Europa zu 80 bis 90 Prozent ausgelastet, auf der Rückfahrt jedoch nur zur Hälfte besetzt waren. Interviewpartner 3 bestätigte die Aussage von Interviewpartner 8 aus eigener Erfahrung:

“Die vollen Züge kamen eben hier an in Duisburg und recht leere Züge gingen wieder zurück. Da war auf jeden Fall ein Ungleichgewicht eben. Meines Erachtens hat sich das geklärt, aber nicht vollständig. Also nach wie vor ist da ein leichtes Ungleichgewicht. Die Züge sind immer voller, wenn sie ankommen, und sie fahren nicht so voll wieder zurück. Das ist tatsächlich eine Problematik, an die man aber in den letzten Jahren rangegangen ist, wo einiges verbessert hat. Aber klar, wir haben natürlich eine extremst produktionsfreudige chinesische Wirtschaft, die sehr viel international absetzt und viele Produkte werden hier eben dann entweder weiter behandelt oder direkt verkauft. Und wir wissen ja selbst, dass überall, egal wo wir hingucken, sind chinesische Produkte drin und da kommen eben sehr viele über die Schienenverbindungen nach Europa.” (Interview 3, S. 3)

Es ist daher wichtig darauf hinzuweisen, dass China nicht nur im Handel mit den EU-Mitgliedstaaten, sondern weltweit mit wichtigen Handelspartnern im Ungleichgewicht ist. So führten die Interviewpartner 4 und 9 als Beispiel die Türkei auf, deren größter Außenhandelspartner nicht mehr Deutschland sondern mittlerweile China geworden ist. Innerhalb der vergangenen 5 Jahre habe sich die Türkei schrittweise vom europäischen Markt entfernt. Während im Außenhandel mit Deutschland oder auch mit

Russland die Ein- und Ausfuhren sich in Gleichgewicht hielten, soll der Handel mit China zum Anstieg des Außenhandelsdefizits geführt und die wirtschaftliche Interdependenz der Türkei gegenüber China verstärkt haben. Dieser Effekt der einseitigen Abhängigkeit ist demzufolge in beinahe allen Ländern zu beobachten, die intensiven Handel mit China treiben und somit nicht allein auf die EU begrenzt.

In diesem Kontext sprachen die Interviewpartner 1 und 5 die ungleichen Marktzugangschancen an. Während laut den Experten die chinesischen Unternehmen bisher einen einfachen Zugang zum europäischen Markt hatten, sehen sich europäische Unternehmen hingegen aufgrund politischer und regulatorischer Barrieren mit erschwerten Zugangsbedingungen zum chinesischen Markt konfrontiert:

“China ist allerdings im Gegenzug nicht bereit, und zwar seit Jahrzehnten nicht bereit, gleiche Zugangschancen, das was im Englischen die sogenannten “Level Playing Fields” betrifft, in China bereitzustellen. (...) Kein europäisches Unternehmen ist ein Minderheitsaktionär, geschweige denn ein Mehrheitsaktionär an einem chinesischen Hafen. Das heißt, diese gleichen Zugangschancen, ob das nun im Bereich der Schifffahrt ist, der Hafeninfrastruktur, Telekommunikation. Nehmen Sie das Beispiel (...) Huawei, (...), wie dies in Europa mittlerweile in allen Ländern breit aufgestellt ist. Etwas Vergleichbares mit europäischen Unternehmen Ericsson zum Beispiel oder Nokia gibt es in China nicht.” (Interview 1, S. 4)

Die ungleichen Marktzugangschancen sind somit für einen Teil der Handelsdefizite verantwortlich, die sich aus dem einseitigen und intensiven Kapitalfluss von China in die EU ergeben. Wie in Kapitel 3.2. der Arbeit dargelegt, haben die EU und China im Jahre 2020 eine Einigung über ein umfassendes Investitionsabkommen (CAI) getroffen, dessen Ratifizierung bislang aussteht. Interviewpartner 5 merkte diesbezüglich an, dass die Umsetzung dieses Abkommens für beide Seiten erhebliche wirtschaftliche Vorteile mit sich bringen würde und deshalb nicht weiter verschoben werden sollte.

Darüber hinaus waren die Interviewpartner 2, 3 und 9 im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung des Handelsdefizits zuversichtlich. Angesichts der aktuellen Entwicklungen auf europäischer und chinesischer Seite sei im Laufe der Zeit mit einem Ausgleich zu rechnen. Interviewpartner 9 erläuterte die Situation um China und dessen neuen Kurs wie folgt:

“Eigentlich ist China auch nicht mehr dafür, die Fabrik der Welt zu sein. Denn auch seine Bevölkerung altert. (...). Daher werden billige Arbeitskräfte nicht mehr vorhanden sein wie früher. (...). China will nun qualitativ hochwertigere Produkte herstellen und verkaufen. Außerdem wird es etwas mehr für Energie, landwirtschaftliche Produktion und Luxuskonsum in der übrigen Welt ausgeben. Denn der neue Wirtschaftsplan ist auf einen höheren Konsum der Menschen im eigenen Land ausgerichtet. Natürlich wird dieser erhöhte Konsum auch einen gewissen Luxuskonsum beinhalten. Daher wird sich dieses Defizit von selbst ausgleichen.” (Interview 9, S. 5, Original im Anhang)

Die neue wirtschaftspolitische Ausrichtung Chinas wurde bereits in Kapitel 1.2. ausführlich dargestellt. Die Volksrepublik möchte nicht mehr alles günstig produzieren und exportieren, sondern sich eher auf die Entwicklung und Produktion hochwertiger Produkte fokussieren. Berücksichtigt man zudem, dass die aktuelle “De-risking-Strategie” der EU sich angesichts der anhaltenden geopolitischen Spannungen fortsetzen wird, ist ein Ausgleich der Handelsbilanz zwischen den beiden Akteuren nicht ausgeschlossen.

5.2.3. Der globale Technologie- und Innovationswettbewerb: China und die EU

Die Interviewpartner 2, 5, 7 und 9 waren der Ansicht, dass die Gründe für die De-Risking-Bestrebungen der europäischen Länder gegenüber China nicht auf die Herausforderungen in den Handels- und Wirtschaftsbeziehungen zurückzuführen sind. Diese Thematik sei nicht neu. Als sich jedoch das geopolitische Umfeld durch den wachsenden Einfluss Chinas zu verändern begann und die Volksrepublik bei Produkten mit hoher Wertschöpfung, insbesondere im Hochtechnologiesektor, in den Wettbewerb eintrat, hätten die Spannungen zwischen den Akteuren deutlich zugenommen. Interviewpartner 2 beschrieb die gegenwärtige Situation hinsichtlich der Technologieführerschaft wie folgt:

“Und in den letzten Jahren kann man eine Entwicklung beobachten, wo man sehen kann, dass die Volksrepublik China immer stärker wird und einen immer größeren Anteil des weltweiten Datenverkehrs beginnt zu nutzen. (...). Man darf ja nicht vergessen, dass im Hintergrund oder gar nicht mehr so im Hintergrund die wichtigsten Innovationsräume der

Welt, das heißt, die Europäische Union, die Vereinigten Staaten und China, an Quantencomputern arbeiten. Wir beobachten jetzt gerade die flächendeckende Verwendung und den Einsatz von künstlicher Intelligenz. (...). Und in diesem Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte und Innovationsstandorte geht es um die sogenannte “Quantum Supremacy”, also um die Frage, wer als erster diese Zielsetzung erreicht, Quantencomputer wirklich einsatzfähig zu machen und die auch dann technologisch, wirtschaftlich und letztendlich auch militärisch nutzen zu können.” (Interview 2, S. 3)

Anhand dieser Aussage kann festgehalten werden, dass heute im 21. Jahrhundert nicht mehr allein die konventionellen Kriegsmethoden gelten, sondern ein Wettbewerb stattfindet, bei dem es um technologischen Fortschritt geht. Staaten und nicht-staatliche Akteure sind darum bemüht, durch den Einsatz von technologischen Mitteln mehr Kontrolle, Einfluss und Macht zu erlangen. Obwohl China geschichtlich betrachtet, wie in der Beschreibung des Interviewpartners 8, sich den globalen Entwicklungen erst viel später angeschlossen hat und deshalb als "latecomer" bzw. "late developing state" definiert werden kann, hat es innerhalb der vergangenen Jahrzehnte durch gezielte politische Reformen und Programme die Welt, insbesondere im Bereich der Hochtechnologie, eingeholt und sogar überholt. So merkte Interviewpartner 2 an, dass sich die Volksrepublik mittlerweile auf die Produktion hochwertiger Technologien und den Ausbau ihres digitalen Infrastrukturnetzes im Rahmen der DSR als Teilinitiative der BRI konzentriert. Interviewpartner 2 setzte diesbezüglich fort:

“Wenn sie an die letzten Entwicklungen denken, der “European Chips Act” und beziehungsweise der “US Chips Act” und die europäischen entsprechenden Initiativen, dann sieht man, dass es eine ganz hohe “awareness” gibt der westlichen Staaten vor allem in Europa und den Vereinigten Staaten, dass es in diesem Wettlauf um die Technologieführerschaft enger geworden ist. Und die Reaktion darauf ist, dass man zum Beispiel im Bereich der Hochtechnologie, Halbleitertechnologie sich jetzt bemüht, die chinesische Seite von den fortgeschrittensten Chiptechnologien abzuschneiden, um dadurch den Wettbewerbsvorteil der westlichen Welt und der westlichen Wirtschaft und natürlich auch des westlichen Militärs aufrechtzuerhalten.” (Interview 2, S. 1-2)

Die Interviewpartner 2, 5, 7, 9 und 10 waren sich darüber einig, dass das Bewusstsein in Europa über Chinas Fortschritte und zunehmende Dominanz im Bereich

der Informationstechnologien dazu geführt hat, dass China seit einigen Jahren von der EU offiziell als “systemischer Rivale” eingestuft wird. Die beiden Akteure sollen sich nun in einem geostrategischen Wettbewerb befinden, in dessen Mittelpunkt die Technologieführerschaft steht. Interviewpartner 9 wies an dieser Stelle auf den anhaltenden Konflikt um die Taiwan-Frage hin und stellte fest, dass das Interesse der USA und der EU durchaus wirtschaftsstrategisch begründet ist, da Taiwan gegenwärtig einen Anteil von etwa 80 Prozent an der weltweiten Chipproduktion hält. Zukünftig seien weitere Spannungen zu erwarten.

5.2.4. Die Divergenz zwischen Wirtschaft und Politik in der europäischen China-Strategie

Einige europäische Politiker äußern derzeit öffentlich ihr Bestreben, die Abhängigkeiten gegenüber der Volksrepublik China zu verringern. Die Interviewpartner 1, 2, 5, 8, 9 und 11 äußerten sich hinsichtlich der Erfolgsaussichten dieser Bestrebungen eher skeptisch. Auch wenn in letzter Zeit von der Politik eine destruktive Haltung gegenüber China kommuniziert wird, seien die Akteure aus der Wirtschaft überwiegend anderer Meinung. Der Interviewpartner 1 beschrieb diese “Divergenz” wie im Folgenden:

“Aber was ich beobachte, ist diese Divergenz, dass diese öffentliche Diskussion und auch die politische Neubewertung nicht dazu führt, dass die Handelsbeziehungen sich verändert haben im Sinne von, dass die Handelsvolumen abgenommen hätten. Wenn ich mir zum Beispiel anschau, es gibt ein Rekordhandelsvolumen zwischen China und Deutschland im vergangenen Jahr und alles deutet darauf hin, dass es dieses Jahr sich fortsetzen wird. Es gibt Rekordinvestitionen von deutschen Unternehmen in China, insbesondere aus der Automobil- und chemischen Industrie in China. Und trotz dieser politisch öffentlichen Diskussion haben diese Unternehmen in keiner Weise gezeigt, dass sie bereit wären, solche großen Investitionen, die ja in die Milliardenhöhen gehen, zurückzunehmen oder zu überdenken.” (Interview 1, S. 3)

Regierungen und Unternehmen sind demnach zwei Hauptakteure in der Wirtschaft, die unterschiedliche Interessen verfolgen. Während Unternehmen als zentrale Akteure der Wirtschaft langfristig planen und gewinnorientiert denken, können in der Politik die Strategien sich kurzfristig ändern und auf Ereignisse vor allem durch

kollektiven Druck emotionaler reagiert werden. So empfand der Interviewpartner 8 die Reaktion der EU hinsichtlich der China-Thematik in letzter Zeit als “zu alarmistisch”. Die Geschäftswelt ignoriere die Diskurse über ein mögliches "De-risking" und “Decoupling” natürlich nicht, aber handle entsprechend “objektiver” und “kontrollierter”:

“Und wenn wir uns die Unternehmen anschauen, ja, sie verringern ihre Abhängigkeit von China nach und nach. Einige von ihnen verlagern ihre Produktionsstätten nach Vietnam, Indien und in andere Länder und einige von ihnen versuchen, nach Märkten zu suchen, die eine Alternative zum chinesischen Markt darstellen könnten. Aber diese werden in kleinen Schritten auf der Unternehmensebene umgesetzt. Sie sind viel weiter zurück. Mit anderen Worten: Im Gegensatz zum Alarmismus der Regierungen und Politiker sehen wir in der Geschäftswelt viel kleinere und vorsichtigere Rückschritte.” (Interview 8, S. 5, Original im Anhang)

Es ist anzunehmen, dass der Trend zum "De-risking" und “Decoupling” angesichts der anhaltenden geopolitischen Spannungen sich fortsetzen und die Dynamiken der europäisch-chinesischen Handels- und Wirtschaftsbeziehungen noch weiter beeinflussen wird:

“Es scheint derzeit nicht möglich zu sein, die Beziehungen, die Wirtschaftsbeziehungen und die Investitionsbeziehungen zwischen China und Europa so optimistisch zu bewerten, wie es noch vor einigen Jahren der Fall war.” (Interview 5, S. 1, Original im Anhang)

Obwohl von den Experten eine tendenziell negative Entwicklung erwartet wird, scheint eine vollständige Abkopplung bzw. “Decoupling” zwischen den Akteuren weder realistisch, noch von Vorteil für beide Seiten zu sein. Zur Wahrung der wirtschaftlichen Interessen ist aufgrund der entstandenen Interdependenz eine Zusammenarbeit erforderlich. Selbst wenn die europäisch-chinesischen Handels- und Wirtschaftsbeziehungen aufgrund des öffentlichen und politischen Drucks an Intensität verlieren sollten, ist davon auszugehen, dass sie bis zu einem gewissen Grad weiter bestehen werden.

5.3. DIE ROLLE DER “BELT AND ROAD INITIATIVE” IM EUROPÄISCHEN AUSSENHANDEL MIT DRITTSTAATEN

Die von China vorangetriebene “Belt and Road Initiative” (BRI) präsentiert sich heute als Win-Win-Strategie, bei der sowohl China als auch die beteiligten Länder die Möglichkeit finden sollen, in den sozialen, politischen und wirtschaftlichen Bereichen miteinander zu kooperieren. Im Rahmen der Diskussionen über ein mögliches Decoupling und De-Risking war eines der Hauptargumente, dass die BRI keine Vorteile für die Handels- und Wirtschaftsbeziehungen der europäischen Länder mit Drittstaaten gebracht hätte. Die Experten wurden daher in den Interviews gebeten, die Rolle der BRI für die Entwicklung der europäischen Handelsbeziehungen mit Drittländern zu beschreiben. Darüber hinaus sollten sie bewerten, inwieweit die BRI zur Diversifizierung der Handelspartner und -märkte der EU beitragen konnte. Interviewpartner 1 schilderte seine Eindrücke vom Standort Deutschland wie folgt:

“(…) für uns als Standort hier ist die Seidenstraße eben die direkte Verbindung nach China. Die verbindet uns eben mit mehr als 20 Städten in China und das beeinflusst den Handel. Also die Züge, die hier in Duisburg ankommen, die halten auf der Strecke konkret zweimal. Die halten nämlich an der russisch-chinesischen Grenze oder chinesisch-kasachischen, weil da werden eben, da ist die Spurenbreite eine andere, da müssen die Container auf andere Züge. Und dasselbe Spielchen passiert eben an der EU-Außengrenze, nämlich an der belarussisch-polnischen Grenze. Da müssen die dann wieder umgespurt werden. So. Ansonsten fahren die eben durch. Das heißt, es gibt keine Punkte wo angehalten wird. Es gibt auch keine Kooperationen in den Ländern zwischen China und Deutschland, mit denen wir jetzt kooperieren würden, weil es reiner Transit eben ist. Das heißt, für uns in Duisburg ist es kein Wirtschaftsraum, der alle Städte oder Regionen auf der Strecke vereint.” (Interview 3, S. 4)

Die BRI-Korridore fungieren demzufolge als reine Transitverbindungen für Deutschland, die heute einen effizienten Transport gewährleisten. Nach Interviewpartner 3, 5, 7 und 8 ist es für europäische Länder wesentlich einfacher geworden, Waren und Dienstleistungen in kürzerer Zeit, sicherer und kostengünstiger in entfernte Regionen zu exportieren als noch vor etwa zehn Jahren. Während in der Folge das Handelsvolumen mit bestimmten Ländern zugenommen hat, kann dies im Hinblick auf die Diversifizierung

der Handelspartner nicht gesagt werden. So unterhält laut Interviewpartner 5, die EU Handelsbeziehungen zu etwa der gleichen Anzahl an Ländern wie vor Etablierung der BRI.

Es erscheint erforderlich, an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass sich die geopolitische Lage innerhalb der vergangenen Jahre in einem rapiden Tempo verändert hat. Auch wenn die EU bisher seine wirtschaftlichen Aktivitäten fortsetzen konnte, stellt Russland gegenwärtig eine Herausforderung dar:

“Die Europäische Union hat ein neues Problem. Vom Standpunkt der Europäischen Union aus betrachtet. Die Europäische Union hatte eigentlich begonnen, sich der Region deutlich näher zu kommen. Aber was ist das größte Hindernis? Für die Europäische Union ist es die geografische Lage Russlands. Russland könnte Europa daran hindern, Zentralasien und den Seidenstraßengürtel zu erreichen. Dies ist nicht neu, Russland hat dies im Laufe der Geschichte immer wieder getan.” (Interview 7, S. 4, Original im Anhang)

Die bilateralen Beziehungen zu den zentralasiatischen Ländern, wie Kasachstan und Aserbaidschan, sind für die EU von großer Bedeutung, da diese über reiche Erdgas- und Erdölvorkommen verfügen. Allerdings besitzen Russland und China einen entscheidenden Einfluss in dieser Region. Interviewpartner 7 setzte diesbezüglich fort:

“Wenn diese Entwicklungen sich zum Nachteil Europas gestalten sollten, würde dies eine Schwächung und einen Verlust der wirtschaftlichen Macht Europas bedeuten. Deshalb glaube ich, dass sie die Situation mit China sehr gut managen sollten.” (Interview 7, S. 8, Original im Anhang)

China könnte insofern eine wichtige Rolle bei der Aufrechterhaltung der europäischen Handelsbeziehungen mit Drittländern spielen. Das Land kontrolliert wichtige Verkehrsverbindungen und unterhält intensive diplomatische Beziehungen zu den BRI-Ländern in der Region.

Ein weiterer Aspekt für den europäischen Außenhandel in Drittstaaten ist der Einfluss der BRI auf die Anteile europäischer Unternehmen auf dem globalen Markt. Im Rahmen der “Digital Silk Road” als Teilinitiative der BRI produziert und exportiert die Volksrepublik hochwertige Technologien und Dienstleistung zu günstigen Preisen ins Ausland, darunter auch im Rahmen ihrer Investitionshilfen in die Schwellen- und

Entwicklungsländer. Interviewpartner 2 und 7 bestätigten, dass die europäischen Unternehmen dadurch begonnen hätten, Anteile am globalen Markt zu verlieren, wie am Beispiel von Huawei, der zur führenden Marke in einer Vielzahl von Ländern wurde und erhebliche Anteile im Telekommunikationssektor eroberte.

Neben dem Verlust von Marktanteilen infolge des zunehmenden Wettbewerbs mit China, können sich europäische Unternehmen in den BRI-Ländern immer weniger an dem Bau von Infrastrukturprojekten beteiligen, da die chinesische Regierung ihre eigenen Unternehmen im Ausland stark subventioniert und so Projekte vergleichsweise zu niedrigeren Preisen anbietet. Diese Problematik komme nun auch zunehmend in Europa auf. Interviewpartner 1 beschrieb die gegenwärtige Situation wie folgt:

“Das andere ist, wir beobachten, dass chinesische Unternehmen in Europa zunehmend sich werben für Finanzierungsprojekte, die mit EU-Geldern kofinanziert werden, zum Beispiel in Kroatien den Bau einer Brücke. Die wurde zu 85 Prozent finanziert durch EU-Strukturmittel. Die Ausschreibung dafür hat ein chinesisches Unternehmen das stark subventioniert wird vom chinesischen Staat gewonnen. Das heißt, hier ist ein Preisunterbietungswettbewerb im Gange, der dazu führt, dass subventionierte chinesische Unternehmen in der Regel europäische Unternehmen unterbieten können, was den Preis betrifft und dann die Ausschreibung gewinnen.” (Interview 1, S. 5)

Deutlich wird, dass die staatlich subventionierten Infrastrukturfinanzierungen im Rahmen der BRI nicht nur die lokale Konnektivität und Wirtschaft fördern, sondern auch die Marktpräsenz chinesischer Unternehmen und folglich den Einfluss der chinesischen Regierung verstärken. Europäische Unternehmen verlieren dadurch vermehrt ihre Anteile und Wettbewerbsfähigkeit am globalen Markt. Obwohl diese versuchen strategische Ansätze dagegen zu entwickeln, sei die Ausgangslage der Akteure ungleich. Interviewpartner 2 und 10 verwendeten hierfür den Begriff “Level Playing Field”:

“Der Präsident der deutschen Handelskammer war sogar neulich an der TOBB-Universität. Auch er sagte dies: "Level Playing Field". Ihr Ansatz war in dieser Hinsicht: Wenn wir mit China und Indien konkurrieren wollen, müssen wir unter fairen Bedingungen konkurrieren. Während wir diese Dinge tun, während wir im Einklang mit den Menschenrechten produzieren, während wir umweltfreundlicher produzieren, gibt es auch China mit sehr ernsthaften staatlichen Subventionen. Es ist also nicht möglich, mit China unter fairen Bedingungen zu konkurrieren. Wir müssen unter fairen Bedingungen

konkurrieren und dafür sollten von allen die gleichen Regelungen angewandt werden.”
(Interview 10, S. 5, Original im Anhang)

Die EU setzt für die Umsetzung der Projekte im In- und Ausland strengere Standards, was die Kosten in die Höhe treibt und die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Unternehmen beeinträchtigt. Zudem erhalten chinesische Unternehmen im Ausland finanzielle und diplomatische Unterstützung von der chinesischen Regierung, während europäische Projekte mit Krediten zu marktüblichen Zinssätzen und größtenteils privatem Kapital finanziert werden. Die EU wirbt zwar damit, durch die Einhaltung europäischer Werte und Standards in den Bereichen Nachhaltigkeit, Transparenz, Sicherheit und Demokratie bessere Lösungen zu bieten, doch ein Großteil der Zielländer scheinen bisher eher schnell umsetzbare und kostengünstigere Alternativen zu bevorzugen.

5.4. DIE UNERFÜLLTEN ERWARTUNGEN EUROPAS AN DIE “BELT AND ROAD INITIATIVE”

Im Rahmen der Datenerhebung wurden die Experten darum gebeten, eine Bewertung darüber abzugeben, inwieweit die Erwartungen der europäischen Länder an die „Belt and Road Initiative“ (BRI) erfüllt werden konnten. Diese Interviewfrage sollte dazu dienen, die bisherigen Erfolgsfaktoren zu identifizieren und zu erkennen, ob in Europa mit positiver Resonanz und weiterer Unterstützung zu rechnen ist oder ob eventuell nicht erfüllte Erwartungen eher zu Enttäuschung und Ablehnung innerhalb der europäischen Länder geführt haben, was wiederum einen Bedeutungsverlust der BRI zur Folge haben könnte.

Die befragten Interviewpartner 4, 6, 7, 8, 9 und 11 waren sich darüber einig, dass die Erwartungen der europäischen Länder an die BRI nicht ausreichend erfüllt werden konnten. In den vorherigen Kapiteln wurde bereits darauf hingewiesen, dass die mittel- und osteuropäischen Länder zu Beginn ein gewisses Interesse an den chinesischen Investitionen zeigten und eine Ausweitung ihrer bilateralen Beziehungen zu China im Rahmen der BRI anstrebten, was sich insbesondere in ihrer Teilnahme an der 16+1 widerspiegelte. Allerdings haben in den vergangenen Jahren zwei wesentliche Ereignisse, die COVID-19-Pandemie und der Russland-Ukraine-Krieg, die globalen

Rahmenbedingungen stark verändert und zu einem Umbruch in Europa hinsichtlich der Bewertung Chinas und der BRI geführt.

Die Pandemie führte zu einer Beeinträchtigung der globalen Lieferketten, deren Ursachen insbesondere in den von China implementierten restriktiven Maßnahmen zur Eindämmung des Virus zurückgeführt werden konnten. Der Interviewpartner 9 betonte an dieser Stelle, dass die europäischen Länder genau zu diesem Zeitpunkt von der BRI funktionierende Handelsverbindungen und somit schnelle sowie effektive Lösungsansätze für die Krise, wie beispielsweise eine reibungslose Verlagerung des Verkehrs auf andere Korridore, erwartet hätten. Auch was die finanzielle Unterstützung im europäischen Raum zur wirtschaftlichen Erholung und die Erbringung der notwendigen Infrastrukturinvestitionen betrifft, sind diese laut den Interviewpartnern 4, 8, 9 und 11 nicht im erwarteten Umfang eingetreten. Die europäischen Länder seien letztendlich zu der Auffassung gelangt, dass Investitionen aus China nicht in dem Umfang wie aus der Europäischen Union oder den Vereinigten Staaten erfolgen würden. Hinsichtlich der wirtschaftlichen Erwartungen verwies Interviewpartner 4 ergänzend darauf hin, dass die Initiative zwar einige Vorteile für den europäischen Handel mit sich gebracht hätte, doch wie der Interviewpartner 8 es bezeichnete, zu keinem “Game-Changer” für Europa wurde. Seine Eindrücke zu dieser Thematik schilderte Interviewpartner 9 wie folgt:

“Aber offen gesagt, hat sie in der gegenwärtigen Situation die Erwartungen nicht erfüllt. Ich spreche für die Europäer. Hat es die Erwartungen der Chinesen erfüllt? Ja, für die Chinesen hat es relativ gut funktioniert. Denn, wie wir schon sagten, haben die Chinesen zumindest Infrastrukturinvestitionen in diesen Ländern getätigt und die in ihrem Land vorhandenen Überkapazitäten durch Infrastrukturinvestitionen in diese Länder verlagert. Zumindest in dieser Hinsicht war es für die Chinesen ein Erfolg. Aber ich denke, dass die Europäer von der Belt and Road Initiative, vielleicht lasse ich die osteuropäischen Länder in dieser Hinsicht ein wenig außen vor, aber lassen Sie es mich für die wichtigsten europäischen Länder sagen, lassen Sie es mich für die westeuropäischen Länder sagen, dass diese von der Belt and Road Initiative vorerst nicht in dem gewünschten Maße profitieren konnten.” (Interview 9, S. 6, Original im Anhang)

Dieses Erkenntnis hat laut Interviewpartner 8 dazu geführt, dass einige der mittel- und osteuropäischen Länder sich dazu entschieden haben, die 16+1 zu verlassen. Auch

der Austritt Italiens wurde von Interviewpartner 6 mit dem mangelnden wirtschaftlichen Nutzen der BRI in Verbindung gebracht.

Das Ereignis, welches schließlich auch die politischen Erwartungen erschütterte, war der Beginn des Konflikts zwischen Russland und der Ukraine, der die geopolitischen Spannungen in Europa erheblich verschärfte und ernsthafte Bedenken hinsichtlich der nationalen Sicherheit aufkommen ließ: “Darüber hinaus glaube ich, dass Chinas Haltung bei dieser Invasion in der Ukraine diese Länder noch ein wenig weiter von China weggetrieben hat.” (Interview 8, S. 3, Original im Anhang) Während einige europäische Länder die chinesische Initiative bis zu diesem Zeitpunkt als Chance sahen, um über eine enge wirtschaftliche Zusammenarbeit auch politisch sich der Volksrepublik anzunähern, hat die “neutrale” Haltung Chinas gegenüber der russischen Invasion in der Ukraine zu einer verstärkten Tendenz geführt, sich von der wirtschaftlichen Verflechtung mit China distanzieren zu wollen.

5.5. DIE MÖGLICHEN ALTERNATIVEN ZUR “BELT AND ROAD INITIATIVE”

In den vergangenen Jahren haben nicht nur China, sondern auch die Europäische Union und die Vereinigten Staaten verschiedene Programme und Strategien entwickelt, um ihre globale Konnektivität auszubauen. Da alternative Handelskorridore und Infrastrukturprojekte die Bedeutung der BRI für den europäischen Außenhandel mit China beeinträchtigen könnten, wurde dieser Aspekt im Rahmen der Untersuchung entsprechend berücksichtigt.

5.5.1. Finanzielle Herausforderungen bei der “Global Gateway Initiative” und dem “IMEC”-Korridor

Zu den neuen Initiativen wurden die Meinungen der Experten eingeholt. Sie wurden zunächst darum gebeten, ihre Einschätzung über die zukünftige Entwicklung des “India-Middle East-Europe Economic Corridor” und der “Global Gateway Initiative” zu teilen. Gegebenenfalls wurde die Nachfrage gestellt, ob diese eine Alternative zur “Belt and Road Initiative” darstellen könnten. Die Experten waren sich darüber einig, dass die

EU viel zu spät auf die BRI reagiert hat, sodass eine erfolgreiche Umsetzung der Global Gateway als Alternative äußerst schwierig sei. Auch die Erfolgsaussichten für den IMEC-Korridor wurden seitens der Experten als gering eingeschätzt. Interviewpartner 1 schilderte seine Eindrücke zur gegenwärtigen Situation der Initiativen wie folgt:

“Also im Hinblick auf die Global Gateway ist zunächst festzuhalten, sie kommt zehn Jahre zu spät. Das heißt, der Startvorteil der Neuen Seidenstraße ist etabliert. (...). Es gibt einige Leuchtturmprojekte in bestimmten Ländern, vor allen Dingen in Afrika, aber das ist viel zu wenig, viel zu spät, und es gibt auch noch enorme Fragezeichen mit Blick auf die Finanzierung der Global Gateway. (...). Das andere ist der Vorschlag, der von der G20 gekommen ist. Dieser “India-Middle East Corridor”, der dann bis nach Europa führen soll. Auch der kommt spät, auch der ist überwiegend bisher auf dem Papier und umfasst Länder beziehungsweise Regionen, die jetzt gerade von kriegesischen Auseinandersetzungen und diplomatischen Verwerfungen betroffen sind, sodass sich im Grunde genommen, um das jetzt mal kurz Englisch zu sagen, vorerst das beurteilen würde als “Dead on Arrival”. Das hat vorerst keine Zukunftschancen, weil die dafür notwendigen Bedingungen vor Ort schlichtweg nicht gegeben sind und ich auch nicht erkennen kann, wann die sich in naher Zukunft zum Besseren wenden werden.” (Interview 1, S. 2)

Die Realisierung von Global Gateway und IMEC hängt demnach von vielen internen und externen Faktoren ab, auf die hier nicht näher eingegangen werden soll. Vielmehr geht es darum, die Initiativen dahingehend zu vergleichen, ob sie eine Alternative darstellen und damit die Bedeutung der BRI für den europäischen Außenhandel relativieren könnten. Die Antworten der Experten fielen einstimmig aus: Die Global Gateway ist derzeit keine Alternative zur BRI und wird auch in naher Zukunft keine Alternative darstellen können. Hierfür wurden verschiedene Gründe angeführt.

Wie im obigen Zitat von Interviewpartner 1 beschrieben, waren auch Interviewpartner 4, 8 und 9 der Ansicht, dass die Umsetzung von den angekündigten Projekten erhebliche finanzielle Mittel erfordern. Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und der Ausbruch des Russland-Ukraine-Krieges hätten die finanziellen Ressourcen der EU jedoch erheblich belastet. Da bisher keine konkreten Fortschritte mit der Initiative erzielt werden konnten, sahen die Experten auch die zukünftige Finanzierung unter den gegebenen Umständen als problematisch an. Im Gegensatz dazu

habe die chinesische Initiative bereits Investitionen in Milliardenhöhe getätigt und eine Vielzahl von Projekten realisiert. Die bisherige Investitionssumme der BRI könne somit nicht erreicht werden. Interviewpartner 6 und 8 wiesen darauf hin, dass die Wirtschaftssysteme der Akteure hierbei eine entscheidende Rolle spielen würden:

“Was tut China also? Es geht in Entwicklungsländer und baut dort Infrastruktureinrichtungen auf; Eisenbahnlinien, Energieanlagen. In dieser Hinsicht ist China großzügig. Es kann Kredite zu günstigen Zinssätzen vergeben. Wenn wir das mit dem Markt vergleichen, sind das günstige Zinssätze. Europa und die USA können das nicht eins zu eins kopieren. Denn China hat ein Finanzsystem, das es ihm erlaubt, diese Investitionen, diese Infrastrukturinvestitionen, zu finanzieren. Aber in Europa und den USA werden Infrastrukturinvestitionen als Investitionen betrachtet, die durch Privatkapital finanziert werden sollen. Das ist ein grundlegender Unterschied.” (Interview 8, S. 5, Original im Anhang)

Die chinesische Regierung spielt demnach eine zentrale Rolle bei der Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten im Ausland. Die EU muss bei Infrastrukturinvestitionen sowohl innerhalb als auch außerhalb des europäischen Raums sich hauptsächlich auf private Mittel verlassen, da das öffentliche Kapital dafür nicht ausreichend ist. Die gleiche Finanzierungsstrategie gilt auch für die USA, wo eine stärkere Beteiligung des Privatsektors an Infrastrukturinvestitionen angestrebt wird, erklärte Interviewpartner 8. Die Bereitschaft privater Investoren, in den erforderlichen Regionen zu investieren und hohe Risiken einzugehen, sei angesichts der aktuellen geopolitischen Entwicklungen jedoch äußerst gering. Sollte es der Europäischen Union jedoch gelingen, Kapital zu mobilisieren und den Privatsektor davon zu überzeugen, seine Produktionsstätten außerhalb von China in andere Nicht-EU-Länder zu verlagern, würde die BRI einen deutlichen Bedeutungsverlust erfahren. Interviewpartner 9 äußerte diesbezüglich:

“Daher denke ich, dass das Seidenstraßenprojekt hier, wenn das wirklich die Absicht der Europäer ist, “lasst uns die Produktion diversifizieren, lasst uns an verschiedenen Orten produzieren”, wenn sie sagen “ja, wir wollen uns wirtschaftlich von China differenzieren” - was ich zumindest nicht voraussehe - dann wird dies eines der größten Hindernisse für den Erfolg der Belt and Road Initiative sein.” (Interview 9, S. 6, Original im Anhang)

5.5.2. Geopolitische Herausforderungen und die Rolle der Regionalmächte Türkei und Indien in der “Global Gateway Initiative” und dem “IMEC”-Korridor

Neben den Finanzierungsproblemen, stellen auch die gegenwärtigen internationalen Konflikte eine zentrale Herausforderung dar. Insbesondere die vorgegebene Route des IMEC wurde von den Interviewpartnern als problematisch betrachtet. In Kapitel 3.3. wurde das Projekt zwar bereits grundlegend vorgestellt, dennoch soll an dieser Stelle nochmals auf folgende Punkte hingewiesen werden: die Vereinigten Staaten, Saudi-Arabien, die Vereinigten Arabischen Emirate, Indien und die Europäische Union, darunter Frankreich, Italien und Deutschland, haben sich auf den Bau eines Korridors geeinigt. Dieser besteht aus einem östlichen Korridor von Indien bis zur Arabischen Halbinsel und einem nördlichen Korridor von der Arabischen Halbinsel bis nach Europa. Die Idee ist hier laut Interviewpartner 10 eine Alternative zum Suezkanal zu schaffen, wobei der strategisch wichtigste Standpunkt für den Seeverkehr der Hafen von Haifa in Israel, werden sollte. Der Vorfall am 7. Oktober sowie der bis heute andauernde Krieg in Gaza haben jedoch zu einer Zuspitzung der ohnehin instabilen Lage in der Region geführt, wodurch der Ausbau der notwendigen Transportinfrastruktur vorerst behindert wurde.

Interessant ist die passive Rolle der Türkei im Rahmen des IMEC-Korridors. Die Interviewpartner 9 und 10 merkten an, dass die Türkei bei der Routenplanung nicht berücksichtigt wurde und erinnerten an die Aussagen des türkischen Staatspräsidenten Recep Tayyip Erdoğan, der die Außerachtlassung der Türkei scharf kritisierte. Interviewpartner 9 stimmte dieser Kritik zu: “Tatsächlich scheint es in einem von Süden kommenden Korridor nicht möglich zu sein, die Türkei nicht in das Projekt einzubeziehen.” (Interview 9, S. 2, Original im Anhang) Interviewpartner 10 hingegen bezog keine Stellung zur Aussage des türkischen Staatspräsidenten, sondern betrachtete die Situation aus einer anderen Perspektive. Er war der Meinung, dass der neue Plan der Türkei für eine alternative Route mit dem Namen “Development Road Project” mehr Erfolgswahrscheinlichkeiten in dieser Region hätte, als der IMEC-Korridor.

Eine strategisch wichtige Bedeutung für die Realisierung des IMEC als Alternative zur BRI wurde von den Interviewpartnern 7, 9, 10 und 11 Indien

zugeschrieben. Für die Entwicklung in dieser Region, sei die Positionierung Indiens gegenüber China und den USA entscheidend:

“Es ist nicht möglich, eine Alternative zur Seidenstraße zu schaffen. Wir wissen auch noch nicht, ob sich Indien auf die Seite der Vereinigten Staaten stellen wird oder nicht. Ich meine, sie haben eine langjährige Feindschaft mit China. Aufgrund dieser Feindschaft scheint es auf der Seite der Vereinigten Staaten zu stehen, aber Indien hat auch etwas sehr Wichtiges, es hat ein Ideal. Wie jedes Land strebt es die Weltherrschaft an.” (Interview 11, S. 2, Original im Anhang)

Indien ist somit eine der wichtigsten Regionalmächte, die seit einiger Zeit ihre Vision neu definiert hat und heute versucht, mit den Großmächten zu konkurrieren. Die territorialen Konflikte sowie die wachsende strategische Rivalität zwischen China und Indien erschweren eine wirtschaftliche Kooperation erheblich. So war Indien bisher nicht bereit, Teil der chinesischen Seidenstraßeninitiative zu werden. Interviewpartner 10 war der Ansicht, dass der Westen diese Rivalität bewusst anheizen würde:

“Dazu gehört auch die Bemühung, Indien als Produktionszentrum, als Logistikbasis, als Produzent und Investor von vielen Dingen und als Technologiezentrum, zunehmend als Alternative zu China, zu präsentieren. Indien hat bereits damit begonnen, diese Rolle schrittweise zu erfüllen.” (Interview 10, S. 3, Original im Anhang)

Für den Westen nimmt Indien eine entscheidende Rolle bei der Gestaltung der geopolitischen Machtverhältnisse in der Region ein. Die USA und die EU sind daher bestrebt, durch die Förderung der wirtschaftlichen und politischen Zusammenarbeit eine verlässliche Partnerschaft aufzubauen. So kann die Initiierung des IMEC-Korridors als Versuch gewertet werden, Indien in der Region als Alternative bzw. Gegengewicht zu China zu positionieren, um den westlichen Einfluss zu stärken. Interviewpartner 7 gab jedoch zu bedenken, dass die Bestrebungen von Akteuren außerhalb der Region langfristig nicht erfolgreich sein und lediglich als “Katalysator” fungieren können. Denn die Idee einer Neuen Seidenstraße sei nicht neu, so die Experten 7, 9 und 11. Wie bereits in Kapitel 2.2. der vorliegenden Arbeit dargestellt, hatten die USA und später auch die EU unter dem Seidenstraßen-Konzept zwar Versuche unternommen, aber konnten keinesfalls so viel Interesse erregen und sich international etablieren wie Chinas BRI. Daher könne nur ein von Indien selbst initiiertes Korridor Erfolge bringen.

5.5.3. Die koloniale Vergangenheit des Westens - ein Erfolgshindernis

Neben den Finanzierungsproblemen und den geopolitischen Umständen wurde auch der aktuelle Gesellschaftswandel in den ehemaligen Kolonialgebieten des Westens von den Experten thematisiert. So verwiesen die Interviewpartner 2, 6 und 11 auf die Taten des Westens im kolonialen Zeitalter hin und hoben hervor, dass die Bevölkerungen begonnen hätten, sich zunehmend gegen die jahrhundertelange Unterdrückung und Ausbeutung auszusprechen. Interviewpartner 2 berichtete über ein Gespräch, das er mit einem hochrangigen Beauftragten aus der Politik führte:

“Und da bin ich am Abend bei einem Empfang am Tisch gesessen mit Vertretern von Ministerien aus [Land] und habe mit denen gesprochen: “Wie ist das jetzt eigentlich für euch, wenn jetzt die Chinesen zu euch reinkommen und im Wettbewerb zu den Europäern oder auch den Amerikanern Investments anbieten?” Und er hat ganz nüchtern gesagt: “Wir sind uns ganz bewusst, dass natürlich die Chinesen in der Hinsicht nicht anders sind als die Europäer, dass sie letztendlich auch Macht ausüben wollen und das über den Weg der Investitionen tun. Aber wenn man ein Resümee zieht über die Beziehungen der europäischen Länder in den letzten Jahrhunderten zu den afrikanischen Ländern, dann muss man natürlich sagen,” - hat er wirklich im O-Ton so gesagt - “dass ihr uns bis heute immer noch über den Tisch zieht.” Ja, das war seine Aussage.” (Interview 2, S. 9)

Ein Großteil der betroffenen Länder haben heute noch mit den langfristigen Folgen des Kolonialismus wie Armut, politischer Instabilität und Infrastrukturdefiziten zu kämpfen. Obwohl westliche Politiker heute für internationale Gleichheit, Gerechtigkeit und Demokratie sprechen, lässt sich aus dieser Aussage schließen, dass die betroffenen Länder an der Aufrichtigkeit dieser Aussagen zweifeln. Die Interviewpartner 2, 6 und 11 merkten in dieser Hinsicht den Vorteil Chinas an. Im Gegensatz zu den damaligen europäischen Kolonialmächten, habe China in der Vergangenheit zwar Kolonialisierung erfahren, jedoch selbst keine Kolonialherrschaft ausgeübt. Der Interviewpartner 7 äußerte diesbezüglich:

“Ebenso hat sich China als Alternative zur Expansionspolitik Europas, insbesondere des alten Europas, zu Ländern wie Frankreich und Großbritannien in Afrika entwickelt.” (Interview 7, S. 9, Original im Anhang)

Hier kommt ein wichtiger Aspekt zum Ausdruck, der den eigentlichen Erfolg der BRI gerade in den Entwicklungs- und Schwellenländern begründet: “China als Alternative zur westlichen Expansionspolitik”. Die Vorgehensweise der chinesischen Regierung im Rahmen der BRI, habe sich von Beginn an stark von der bisher bekannten westlichen Vorgehensweise im Ausland unterschieden. Diese Divergenz wurde von Interviewpartner 7 wie im Folgenden beschrieben:

“Ein originärer Ansatz Chinas und seinem Projekt der Seidenstraße ist seine ideologische Überlegenheit. Worin besteht diese ideologische Überlegenheit? (...). Nun, die Europäische Union und die Vereinigten Staaten haben sich in einigen Ideen oder Operationen immer für solche Dinge wie die Förderung der Demokratie und den Schutz der Menschenrechte eingesetzt, egal ob sie umgesetzt wurden oder nicht. Wir sehen, dass sie in den Texten enthalten sind. China hingegen nimmt solche Aspekte nie in die Texte seiner Abkommen mit irgendeinem Land auf. Das ist ein großer Unterschied. (...) Das ist der wesentliche Faktor, der die Arbeit der Europäischen Union erschwert.” (Interview 7, S. 7, Original im Anhang)

Das bedeutet, dass die Europäische Union bei der Entwicklung und Umsetzung ihrer Projekte im Ausland, wie bei der Global Gateway Initiative, auch heute noch versucht, ihre eigenen westlichen Werte und Standards zu exportieren. China hingegen greift in die inneren Angelegenheiten der Länder nicht ein, sondern ist eher auf den bilateralen Austausch fokussiert. In Kapitel 5.3. hatten wir bereits festgestellt, dass die Versprechen auf europäischer Seite, wie die Einhaltung von Standards in den Bereichen Nachhaltigkeit, Transparenz, Sicherheit und Demokratie, bisher keine maßgeblichen Erfolge gegenüber China brachten, da ein Großteil der Zielländer eher schnell umsetzbare und kostengünstigere Alternativen bevorzugten. Ergänzend kann daher festgestellt werden, dass auch die mangelnde Glaubwürdigkeit aufgrund der bisherigen Erfahrungen im Hinblick auf die “Zusammenarbeit” mit den europäischen Ländern, der Volksrepublik von Beginn an einen Vorteil für die BRI verschafft hat.

5.5.4. Partnerschaft statt Rivalität - die Notwendigkeit der Zusammenarbeit im internationalen Handel

Interviewpartner 5 und 10 betrachteten die Situation nicht unter dem Aspekt der Rivalität, sondern der Komplementarität und betonten das weder die Global Gateway Initiative noch das IMEC-Projekt nicht unbedingt als Gegenmaßnahmen zur BRI betrachtet bzw. diskutiert werden sollten. Interviewpartner 10 argumentierte, dass die Diversifizierung der Lieferketten durch die Schaffung neuer Produktionszentren und Handelswege erforderlich ist, um bei potenziellen Ausfällen stets alternative Möglichkeiten für den internationalen Handel bereitzuhaben. Die Investitionen in Handelsnetzwerke sind folglich nicht gegen jemanden oder trotz jemandem zu tätigen, sondern ausschließlich, um das System am Laufen zu halten.

In Kapitel 5.1.2. wurde bereits festgestellt, dass in den europäischen Ländern eine wirtschaftspolitische Tendenz zu Protektionismus und wirtschaftlichem Nationalismus beobachtet werden konnte. Auch wenn daher in der kommenden Zeit weitere Maßnahmen dieser Art zu erwarten sind, wird es sowohl für die EU als auch für die USA schwierig werden, China zu ignorieren oder sogar zu passivieren. Dazu sei der Einfluss Chinas im internationalen Raum durch Investitionen weltweit zu stark gewachsen. Interviewpartner 5 und 7 hoben daher hervor, dass auch das IMEC-Projekt eine Kooperation mit China erfordert:

“Im Rahmen der Belt and Road Initiative ist der Hafen, in den der chinesische Staat am stärksten investiert hat und dem er eine große logistische Bedeutung beimisst, der Mittelmeerhafen Piräus. So hält das chinesische Staatsunternehmen COSCO die Mehrheit der Anteile am Betrieb des Hafens von Piräus. Wir analysieren die IMEC-Karte. Wir sagen bezüglich IMEC, dass es im Rahmen dieser Rivalität die Belt and Road einschränken wird, dass es eine Alternative zur Belt and Road sein wird, dass der Westen versucht, die Belt and Road zusammen mit IMEC zu verhindern, dass er versucht, ein Gleichgewicht herzustellen. Gut. Aber dann sehen wir, dass der wichtigste Anlaufhafen für IMEC der Hafen von Piräus ist, wenn es darum geht, eine Verbindung nach Europa herzustellen. Was werden wir nun tun? Sollen wir IMEC als irrational betrachten? Denn die Chinesen kontrollieren Piräus. Gut, aber Griechenland ist auch ein EU-Land, ein sehr guter Verbündeter der USA.” (Interview 5, S. 2, Original im Anhang)

Im Rahmen der BRI hat China innerhalb der vergangenen zehn Jahre umfangreiche Investitionen getätigt und weltweit strategische Stützpunkte errichtet. Laut Interviewpartner 6 sollen hierzu die Anrainerstaaten des Indischen Ozeans, des Golf von Aden, des Nahen Ostens und des Persischen Golfs gehören. Ein Großteil dieser Häfen wurde mit chinesischen Investitionen erbaut bzw. modernisiert. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass der chinesische Einfluss an diesen Orten präsent ist. Es wäre sicherlich von Vorteil für den internationalen Handel, wenn die Initiativen in einer komplementären Weise bestehen würden. Doch da IMEC und Global Gateway als Reaktion auf den wachsenden geopolitischen Einfluss Chinas im Rahmen der BRI verstanden werden, ist die Vorstellung der beiden Experten einer Komplementarität, angesichts der bestehenden geopolitischen Spannungen und Konflikte derzeit schwer realisierbar. An einigen Stellen wird es zwar, wie bereits festgestellt, unvermeidlich zu Kontakten und einzelnen Kompromissen kommen, doch die Akteure werden weiterhin versuchen, als Gegengewicht zueinander zu agieren.

6. LIMITATIONEN DER UNTERSUCHUNG

Im Rahmen einer abschließenden Betrachtung ist eine kritische Reflexion über die Grenzen der vorliegenden Untersuchung erforderlich. Die erste Limitation betrifft die begrenzte Stichprobengröße. Es wurden zwar Interviews mit elf Experten geführt, die durch ihre langjährigen Erfahrungen und Expertise tiefgehende Einblicke in die Thematik ermöglichten, jedoch könnte durch eine größere Stichprobe die Generalisierbarkeit der Ergebnisse verbessert werden.

Des Weiteren ist anzumerken, dass aufgrund der Aktualität des Themas die China-Experten im Zeitraum der Datenerhebung sehr gefragt waren. Die daraus resultierende Problematik bezüglich der Terminfindung führte letztlich dazu, dass einzelne Gespräche kurzfristig abgesagt oder von vornherein abgelehnt wurden. Dies wirkte sich neben dem Sample auch auf die Interviews aus. Aus Zeitgründen musste die Anzahl von Nachfragen während der Interviewdurchführung begrenzt werden, um die Hauptthemen behandeln zu können.

Ein weiterer Aspekt betrifft die Aktualität und die Breite des vorliegenden Themas, das noch unbeantwortete Fragestellungen bietet. Der Umfang der Untersuchung wurde durch den Fokus auf die Bedeutung der BRI für den europäischen Außenhandel mit China eingegrenzt. Dabei wurde ausschließlich die europäische Perspektive berücksichtigt. Andere Perspektiven, beispielsweise die aus China, wurden nicht einbezogen. Für weiterführende Untersuchungen könnten zusätzliche Regionen eingeschlossen werden, um spezifische Herausforderungen und Chancen in unterschiedlichen geografischen und politischen Kontexten besser identifizieren zu können.

Zuletzt ist darauf hinzuweisen, dass für diese Arbeit ein qualitativer Ansatz gewählt wurde, der sich auf leitfadengestützte Experteninterviews stützt. Alternative Untersuchungsmethoden wie quantitative Ansätze oder eine Kombination aus qualitativen und quantitativen Methoden, auch "Mixed Methods" genannt, könnten ebenfalls in Betracht gezogen werden, um eine umfassendere Analyse durch eine vielfältigere Datenbasis zu ermöglichen.

7. SCHLUSSBETRACHTUNG

Die aktuelle Weltlage ist geprägt von einer Reihe internationaler Konflikte, in denen Akteure versuchen, ihre Interessen durchzusetzen. Hätten wir die geopolitischen Strukturen wie vor etwa vierzig Jahren während des Kalten Krieges, so hätten sich unter den gegebenen Umständen möglicherweise klar abgegrenzte Blöcke herausgebildet. Gegenwärtig sind die globalen Machtverhältnisse jedoch wesentlich komplexer ausgerichtet. Die Mittelmächte, zu denen zunehmend auch Entwicklungsländer gehören, setzen heute verstärkt auf Multipolarität und vermeiden eine einseitige Parteinahme, um ihre nationalen Interessen durch eine Diversifizierung ihrer außenpolitischen Partner zu schützen. Anstelle traditioneller Strategien entwickeln Großmächte daher neue Ansätze und Instrumente, um ihren wirtschaftlichen und politischen Einfluss weiter auszubauen. Hierzu gehören die in letzter Zeit kontrovers diskutierten Investitionen in Infrastrukturprojekte im Rahmen von Initiativen wie Belt and Road, Global Gateway oder IMEC, von denen nach offiziellen Aussagen nicht nur die Initiiierenden, sondern auch die Zielländer profitieren sollen.

Die Belt and Road Initiative hat sich seit ihrer Einführung im Jahr 2013 durch den chinesischen Staats- und Parteichef Xi Jinping als zentrales Instrument der chinesischen Außenpolitik etabliert. Durch umfangreiche Investitionen in Infrastrukturprojekte hat China nicht nur zur Förderung der internationalen Konnektivität beigetragen, sondern auch seinen wirtschaftlichen und politischen Einflussbereich erheblich ausweiten können. Neben der Zusammenarbeit mit den beteiligten Ländern entlang der sechs Wirtschaftskorridore hat China zudem Kooperationsabkommen mit regionsfernen Akteuren wie den LAK-Ländern abgeschlossen. So konnte die Volksrepublik im Rahmen der BRI neue Zielmärkte für ihre Exporte erschließen und sich weltweit den Zugang zu natürlichen Ressourcen und kritischen Infrastrukturen sichern.

In einer besonders komplexen Situation befindet sich nun Europa bzw. die Europäische Union, die seit der Reform- und Öffnungsphase der Volksrepublik ihre Handels- und Wirtschaftsbeziehungen zu China sukzessive intensiviert hat. Internationale Ereignisse und ihre Auswirkungen wie die COVID-19-Pandemie, der Russland-Ukraine-Krieg und die anhaltenden Konflikte im Nahen Osten, haben die geopolitische Atmosphäre rapide verändert und eine Reihe von sicherheitspolitischen Fragen für

Europa in den Mittelpunkt gerückt. Diese betreffen vor allem Themen wie die Energie- und Rohstoffsicherheit, die Widerstandsfähigkeit der Lieferketten und die internationale Abhängigkeit von Drittstaaten. Besonders in die Kritik ist China und seine Initiative Belt and Road geraten, die inzwischen auch von den mittel- und osteuropäischen Ländern, die anfangs eine Kooperation mit China begrüßt hatten, mit deutlich mehr Skepsis betrachtet wird. Die Ergebnisse der Untersuchung zeigen, dass diese Bedenken nicht unbegründet sind. Die BRI hat zwar durch die verbesserte Konnektivität zu einer Intensivierung der europäisch-chinesischen Handels- und Wirtschaftsbeziehungen beigetragen, gleichzeitig aber auch die Abhängigkeit Europas von China erhöht und das bestehende Ungleichgewicht deutlich verschärft. Während chinesische Unternehmen bisher vom freien Markt der EU profitieren und im Rahmen der BRI in kritische Infrastrukturen Europas investieren konnten, sehen sich europäische Investoren aufgrund politischer und regulatorischer Barrieren mit erschwerten Zugangsbedingungen zum chinesischen Markt konfrontiert. Diese Asymmetrie in den Investitionsbeziehungen führte zu einem signifikanten Kapitalfluss von China in die EU und leistete einen erheblichen Beitrag zu den bestehenden Defiziten im europäischen Außenhandel mit China. Es wurde zudem festgestellt, dass auch in Drittstaaten die Aktivitäten europäischer Unternehmen durch die zunehmende Dominanz Chinas in den BRI-Ländern beeinträchtigt wurden. So verlieren diese immer häufiger Ausschreibungen für den Bau von Infrastrukturprojekten an chinesische Unternehmen, die durch staatliche Subventionen in der Lage sind, niedrigere Preise anzubieten. Auch in Europa findet häufiger ein Preisunterbietungswettbewerb statt, bei dem chinesische Unternehmen die Ausschreibungen gewinnen, was die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Unternehmen erheblich beeinträchtigt.

Obwohl die BRI von China als Win-Win-Strategie präsentiert wurde, hat die Untersuchung gezeigt, dass die Initiative innerhalb der vergangenen zehn Jahre zu keinem “Game-Changer” für Europa und den europäischen Außenhandel geworden ist. Neben den negativen Tendenzen in den europäischen Handels- und Wirtschaftsbeziehungen mit China, konnte die Initiative auch die globalen Herausforderungen nur unzureichend bewältigen. Während der COVID-19-Pandemie konnte die Krise in den Wertschöpfungsketten nicht gelöst werden, was zu erheblichen Versorgungsengpässen in Europa führte. Auch was die notwendigen Infrastrukturinvestitionen insbesondere in den mittel- und osteuropäischen Ländern betrifft, so sind diese nicht im erwarteten Umfang

eingetreten. Betrachtet man die politische Perspektive, so hatten Teile Europas die BRI anfänglich als Chance erkannt, sich der Volksrepublik auch politisch anzunähern. Die "neutrale" Haltung Chinas gegenüber der russischen Invasion in der Ukraine hat jedoch ernsthafte Bedenken hinsichtlich der nationalen Sicherheit hervorgerufen und den Wunsch nach einer Distanzierung von China und der BRI in Europa verstärkt.

Als Reaktion auf die dargestellte Entwicklung hat die EU eine Neubewertung ihrer Handels- und Wirtschaftspolitik gegenüber China vorgenommen. Der wachsende Rechtspopulismus in Europa, hat die Debatte über ein mögliches "Decoupling" und "De-Risking" entfacht und zu einer Zunahme protektionistischer Tendenzen in der EU-Handelspolitik geführt. Diese Maßnahmen umfassen die Erhebung zusätzlicher Zölle, die Durchführung strengerer Investitionskontrollen und die Androhung weiterer Handelshemmnisse gegenüber China. Für europäische Unternehmen, die mit China aktiv Geschäfte betreiben, stellt dieser Ansatz eine Herausforderung dar. So konnte festgestellt werden, dass entgegen der Politik, die Geschäftswelt deutlich pragmatischer agiert und eher minimale Schritte unternimmt, um ihre wirtschaftlichen Interessen nicht zu gefährden.

Die Investitionen Chinas im europäischen Raum zeigen inzwischen eine rückläufige Tendenz. Im neuen Fünfjahresplan hat die Volksrepublik ein neues Wirtschaftsmodell angekündigt, in dem der Export nicht mehr wie in den vergangenen Jahrzehnten als treibende Kraft, sondern nur noch als Ergänzung zur Binnenwirtschaft Chinas vorgesehen ist. Die Exporte sollen überwiegend aus Gütern mit hoher Wertschöpfung wie Elektrofahrzeugen, Batterien und anderen High-Tech-Produkten bestehen. Als zentrale Herausforderung für die EU identifiziert die Untersuchung entsprechend den Technologiewettbewerb mit China, bei dem künftig Fragen der nationalen Sicherheit und der technologischen Interdependenz stärker in den Vordergrund rücken werden. Bereits heute wird der Einsatz chinesischer Technologiemarken wie Huawei im europäischen Raum von der EU als sicherheitspolitisches Risiko bewertet, weshalb die "Digitale Seidenstraße" für die meisten europäischen Länder keine zuverlässige Option darstellt. Unter Berücksichtigung der bisherigen Entwicklungen in den verschiedenen Bereichen zwischen China und der EU lässt sich für die Zukunft ein zunehmender Ausgleich in der Handelsbilanz erwarten.

Die EU sieht ihre strategische Autonomie und Dominanz nicht nur in Europa, sondern international durch die wachsende Einflussnahme Chinas gefährdet, weshalb umfassendere Strategien wie Global Gateway und IMEC entwickelt wurden. Während Global Gateway eine europäische Initiative ist, sind an dem IMEC-Korridor neben der Europäischen Union auch ihre drei Mitgliedsstaaten und zugleich größten Volkswirtschaften - Frankreich, Deutschland und Italien - beteiligt, die seit der COVID-19-Pandemie und dem Russland-Ukraine-Krieg eine Diversifizierung ihrer Energieversorgung und Wertschöpfungsketten anstreben. Die genannten Initiativen zielen zwar in erster Linie darauf ab, durch die Schaffung von Korridoren und Investitionen in Infrastrukturprojekte die Konnektivität und den Austausch mit den Partnerländern zu fördern, doch liegt ihr größter Nutzen in ihrer geostrategischen Dimension. Durch Investitionen in ressourcenreiche und strategisch wichtige Regionen in Afrika, Asien und Lateinamerika versucht die EU, ihre Projekte als Alternative zur BRI zu positionieren und ähnlich wie China ihren Zugang zu natürlichen Ressourcen und kritischen Infrastrukturen zu verbessern.

Die Ergebnisse haben jedoch gezeigt, dass Global Gateway und IMEC zu spät eingeführt wurden, sodass ihr Einfluss auf die globale Handelslandschaft im Vergleich zur Belt and Road Initiative derzeit begrenzt ist. Ein entscheidender Faktor, der die Wirksamkeit beeinträchtigt, ist die derzeitige geopolitische Dynamik. Um ähnliche Erfolge wie die BRI zu erzielen, ist das Engagement der Zielländer erforderlich. Hier stellt das "imperialistische" Image der westlichen Akteure eine Herausforderung dar. Viele der Länder, insbesondere in Asien und Afrika, stehen westlichen Initiativen aufgrund historischer Erfahrungen mit Kolonialismus und imperialistischer Politik skeptisch gegenüber. Die von europäischer Seite im Rahmen von Global Gateway gegebenen Versprechen, wie die Einhaltung von Standards in den Bereichen Nachhaltigkeit, Transparenz, Sicherheit und Demokratie, konnten daher gegenüber China bisher keine maßgeblichen Erfolge bringen.

Die verspätete Einführung von Global Gateway und IMEC hat es insbesondere erschwert, mit den bereits gut etablierten Infrastrukturen und Korridoren der BRI zu konkurrieren. An dieser Stelle kommt der Türkei eine wesentliche Bedeutung zu. Das Land verfügt über eine strategisch vorteilhafte Lage, bedingt durch seine Nähe zu wichtigen Handelsrouten und Ressourcen in der Region. Insbesondere der Mittlere

Korridor, der von China über Kasachstan, Aserbaidschan, Georgien und die Türkei nach Europa führt, ermöglicht die Umgehung Russlands und des Irans, was im aktuellen geopolitischen Umfeld insbesondere für die EU eine wichtige Option darstellt. Die Türkei selbst unternimmt bereits Schritte, um ihre Rolle als Transitland durch den Ausbau von Projekten wie dem Marmaray-Tunnel, der Yavuz Sultan Selim Brücke und der Eisenbahnlinie Baku-Tiflis-Kars weiter zu festigen. Hinsichtlich ihrer Effektivität konnte ermittelt werden, dass die COVID-19-Pandemie und der Russland-Ukraine-Konflikt zwar zu einem Anstieg des Verkehrsvolumens im Mittleren Korridor geführt haben, dieser jedoch weiterhin mit erheblichen Infrastrukturdefiziten, Kapazitätsengpässen sowie einer ineffizienten Frachtabfertigung verbunden ist und derzeit nicht als Alternative zur nördlichen Route über Russland betrachtet werden kann. Da dieser jedoch in einer Studie der EBRD als der nachhaltigste Korridor identifiziert wurde, hat sich die EU bereit erklärt, 10 Mrd. Euro in den Infrastrukturausbau zu investieren, um sich eine verlässliche Alternative für den europäischen Außenhandel zu schaffen. Vorgesehen ist, den Mittleren Korridor an der türkischen Grenze über die Hochgeschwindigkeitsstrecke Halkali-Kapikule an das transeuropäische Verkehrsnetz anzubinden, um eine schnelle und kostengünstige Transitverbindung über Bulgarien weiter in die europäischen Länder zu etablieren.

Demgegenüber sind die chinesischen Investitionen im Mittleren Korridor bisher unter den Erwartungen geblieben. Ein Großteil des Infrastrukturausbaus wurde von den Korridorländern mit eigenen Mitteln vorangetrieben. Als ein möglicher Grund für die geringe Investitionsbereitschaft Chinas konnte festgestellt werden, dass die Volksrepublik Pläne für eine Alternativroute entwickelt hat, die von China durch Zentralasien über Israel und Syrien in die Türkei und von dort weiter nach Europa führen soll. Die geplante Route ist derzeit aufgrund des anhaltenden Krieges im Nahen Osten nur schwer realisierbar, sodass der Mittlere Korridor weiterhin die plausiblere Alternative bleibt. Der IMEC-Korridor sieht ebenfalls eine Route vor, deren strategisch wichtiger Ausgangspunkt für den Seeverkehr der Hafen von Haifa in Israel werden sollte. Auch hier hat der anhaltende Krieg in der Region den Infrastrukturausbau vorerst verhindert.

Schlussendlich ist die Initiierung von Initiativen wie Belt and Road, Global Gateway und IMEC Ausdruck einer zunehmend multipolaren Weltwirtschaft, in der die Abhängigkeit von einzelnen Wirtschaftsmächten verringert und eine ausgewogenere

Verteilung von wirtschaftlichem und politischem Einfluss gewährleistet werden soll. Am Beispiel der Initiativen lassen sich daher mehrere Akteure identifizieren, deren Investitionen und Interessen sich in verschiedenen Regionen und Sektoren deutlich überschneiden. So erfordert das IMEC-Projekt eine Kooperation mit der Volksrepublik, da der wichtigste Anlaufhafen in Europa der Hafen von Piräus sein sollte, der sich derzeit im Besitz der chinesischen Staatsreederei COSCO befindet. Auch an anderen für die internationale Handelslogistik strategisch wichtigen Standorten ist die Präsenz chinesischer Akteure festzustellen. Für die EU ist es demnach aufgrund der bestehenden Interdependenzen keine plausible Option mehr, China vom Handel auszuschließen. Eine vollständige Abkopplung wäre für beide Seiten mit erheblichen wirtschaftlichen Nachteilen verbunden. Die EU sollte daher versuchen, den Kontakt mit China aufrechtzuerhalten und in kritischen Fragen wie den bestehenden Handelsbarrieren konstruktive Ansätze zu finden. Dies erfordert einen kontinuierlichen Dialog und Kompromissbereitschaft auf beiden Seiten. Die Wiederaufnahme der Gespräche zur Ratifizierung des umfassenden Investitionsabkommens wäre hier ein notwendiger Schritt, um die Kritikpunkte proaktiv angehen zu können. Eine Annäherung wäre für den internationalen Handel von Vorteil, da die letzten Jahre gezeigt haben, dass eine Diversifizierung von Lieferketten und Handelsrouten erforderlich ist, um bei Störungen stets Alternativen für den internationalen Handel bereitzuhaben. Sollte die Europäische Union jedoch ihren aktuellen Kurs fortsetzen und durch Eigeninitiativen versuchen, die Wertschöpfungsketten so umzustrukturieren, dass China in diesen nicht mehr die dominierende Rolle einnimmt, wäre dies mit einem erheblichen Bedeutungsverlust der BRI für den europäischen Außenhandel verbunden.

LITERATURVERZEICHNIS

- ADB. (2017). Meeting Asia's Infrastructure Needs. In *Asian Development Bank*. Abgerufen am 15. Juni 2024, von <https://www.adb.org/publications/asia-infrastructure-needs>
- AEI. (2023). *China Global Investment Tracker*. American Enterprise Institute (AEI). Abgerufen am 17. Juni 2024, von <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>
- AIIB. (2024). *Members and Prospective Members of the Bank*. Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). Abgerufen am 18. Juni 2024, von <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>
- Amighini, A. (Hrsg.). (2017). *China's Belt and Road: a Game Changer?* (1. Aufl.). ISPI. <https://doi.org/10.19201/ispichinasbelt>
- ASEAN. (2016). Masterplan on ASEAN Connectivity 2025. In *ASEAN Main Portal*. Abgerufen am 21. Mai 2024, von https://asean.org/wp-content/uploads/2021/08/8_compressed.pdf
- ASEAN. (2019). ASEAN-China Joint Statement on Synergising the Master Plan on ASEAN Connectivity (MPAC) 2025 and the Belt and Road Initiative (BRI). In *Association Of Southeast Asian Nations*. Abgerufen am 21. Mai 2024, von <https://asean.org/asean-china-joint-statement-on-synergising-the-master-plan-on-asean-connectivity-mpac-2025-and-the-belt-and-road-initiative-bri/>
- Asian Development Bank (Hrsg.). (2021). The 14th Five-Year Plan of the People's Republic of China - Fostering High-Quality Development. In *Asian Development Bank*. Abgerufen am 15. August 2023, von <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/705886/14th-five-year-plan-high-quality-development-prc.pdf>
- Atilgan, C. & Ertl, V. (2018). Belt and Road Initiative: Chinas neue Seidenstraße im Mittelmeer. In *Konrad-Adenauer-Stiftung*. Abgerufen am 14. Juni 2024, von https://www.kas.de/documents/252038/253252/7_dokument_dok_pdf_52928_2.pdf/74780aa8-a486-deea-9291-df02fe00bfa1?version=1.0&t=1539654458206
- Azhgaliyeva, D. & Kalyuzhnova, Y. (2021). *Unlocking Transport Connectivity in the Trans-Caspian Corridor*. Asian Development Bank Institute (ADBI). Abgerufen am 25. Juli 2024, von <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/743006/adbi-unlocking-transport-connectivity-092921-web.pdf>
- Babones, S., Aberg, J. & Hodzi, O. (2020). China's Role in Global Development Finance: China Challenge or Business as Usual? *Global Policy*, 11(3), 326–336. <https://doi.org/10.1111/1758-5899.12802>
- Bar, J. (2009). *Wasserkonflikte in Zentralasien: Akteure, Interessendisparitäten und Ansätze für die Entschärfung des regionalen Konfliktpotentials*. Universitätsverlag Potsdam. [publishup.uni-potsdam.de/opus4-ubp/frontdoor/deliver/index/docId/2755/file/wtthesis05.pdf](https://opus4-ubp.frontdoor.deliver/index/docId/2755/file/wtthesis05.pdf)
- Barisitz, S. (2017). *Central Asia and the Silk Road: Economic Rise and Decline over Several Millennia*. Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-319-51213-6>
- Barisitz, S. (2020). China's New Silk Road: a stocktaking update and economic review (2017–2019). *Focus On European Economic Integration*, 20–50. <https://ideas.repec.org/a/onb/oenbfi/y2020iq1-20b2.html>

- Baur, N. & Blasius, J. (2014). Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung. In *Springer eBooks*. Springer VS. <https://doi.org/10.1007/978-3-531-18939-0>
- Baur, N., & Blasius, J. (Hrsg.). (2014). *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. Springer VS. <https://doi.org/10.1007/978-3-531-18939-0>
- Becker, P., & Lippert, B. (Hrsg.). (2020). *Handbuch Europäische Union*. Springer VS.
- Belt and Road Portal. (o. D.). *Data Overview of China Railway Express Services*. Belt And Road Portal. Abgerufen am 17. Juli 2024, von <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/numdata.htm>
- Benjamin, C. (2018). *Empires of Ancient Eurasia: The First Silk Road Era, 100 BCE-250 CE*. Cambridge University Press.
- Bergdolt, K. (2011). *Der Schwarze Tod in Europa: Die Große Pest und das Ende des Mittelalters* (3. Aufl.). C.H. Beck.
- Birkigt, S. (2022, 22. März). *Serbien: Eröffnung der Schnellbahn Belgrad - Novi Sad*. LOK Report. Abgerufen am 18. Juni 2023, von <https://www.lok-report.de/news/europa/item/31703-serbien-eroeffnung-der-schnellbahn-beograd-novi-sad.html>
- BMAW. (2020). *Umfassendes Investitionsabkommen zwischen der EU und China (CAI)*. Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft (BMAW). Abgerufen am 20. Juni 2024, von <https://www.bmaw.gv.at/Themen/International/Handels-und-Investitionspolitik/Investitionspolitik/EU-China-Investitionsabkommen.html>
- BMF. (2019). Drei Jahre Asiatische Infrastruktur-Investitionsbank: Wichtige Wegmarken erreicht. In *Monatsbericht des BMF*. Bundesministerium der Finanzen. Abgerufen am 18. Juni 2024, von https://bundesfinanzministerium.de/Monatsberichte/2019/03/Inhalte/Kapitel-3-Analysen/3-4-Drei-Jahre-AIIB_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=3
- BMI. (2024, 11. Juli). *Stärkung der Sicherheit und technologischen Souveränität der deutschen 5G-Mobilfunknetze: Bundesregierung schließt Verträge mit Telekommunikationsunternehmen*. Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI). Abgerufen am 11. Juli 2024, von <https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/pressemitteilungen/DE/2024/07/5g.html>
- Botschaft der Volksrepublik China in der Bundesrepublik Deutschland. (2021, April). *Newsletter der Chinesischen Botschaft in Deutschland – Sonderausgabe 14. Fünfjahresplan*. Abgerufen am 12. Juni 2024, <http://de.china-embassy.gov.cn/det/zt/Newsletter/202104/P020210912054562562053.pdf>
- Böcüoğlu Bodur, A. (2024, 17. Januar). *Halkalı-Kapıkule Hızlı Tren Projesi'nin ilk etabı 2025'te tamamlanacak*. Anadolu Ajansı. Abgerufen am 26. Juli 2024, von <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/halkali-kapikule-hizli-tren-projesinin-ilk-etabi-2025te-tamamlanacak/3111346>
- Brand, A. (2020). Die USA in Zentralasien. In Lempp, J., Mayer, S., & Brand, A. (Hrsg.). *Die politischen Systeme Zentralasiens: Interner Wandel, externe Akteure, regionale Kooperation* (S. 275-293). Springer VS. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-31633-4>
- Breinbauer, A. (2019). Sechs Jahre chinesische Seidenstraßeninitiative – Chancen, Risiken und Strategien für Europa. *ÖGfE Policy Brief*. https://www.oegfe.at/wp-content/uploads/2019/09/OEGfE_Policy_Brief-2019.20-1.pdf
- Bundeskabinett. (2022, 26. Oktober). *Hamburger Hafen: Teiluntersagung im Investitionsprüfverfahren*. Die Bundesregierung. Abgerufen am 20. Juni 2024, von <https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/teiluntersagung-cosco-2138146>

- Campi, A. J. (2005, 5. Mai). SINO-MONGOLIAN RELATIONS FROM BEIJING'S VIEWPOINT. *The Jamestown Foundation*. <https://jamestown.org/program/sino-mongolian-relations-from-beijings-viewpoint/>
- Carstensen, A., Ebrahim, Z. T., ETNC, Grein, C., Grossman, G., Hoering, U., Hofzumaha, D., Sausmikat, N., Schaffar, W., & Schlichting, S. (2017). *Wohin führen die Neuen Seidenstraßen? Chinas ›Belt and Road Initiative‹*. China-Programm der Stiftung Asienhaus. https://www.asienhaus.de/fileadmin/_migrated/news_uploads/Broschuere_Chinas_Belt_and_Road_Initiative_Wohin_fuehren_die_neuen_Seidenstrassen_2017_02.pdf*
- CCIEE & UNDP (Hrsg.). (2017). *The Belt and Road Initiative: A new means to transformative global governance towards sustainable development*. Abgerufen am 18. Juni 2024, von <https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/migration/cn/UNDP-CH-GGR-2017.pdf>
- Chen, X. & Mardeusz, J. (2015). China and Europe: Reconnecting Across a New Silk Road. *European Financial Management*. https://www.researchgate.net/publication/272167710_China_and_Europe_Reconnecting_Across_a_New_Silk_Road
- Chen, X., & Fazilov, F. (2018). Re-centering Central Asia: China's "New Great Game" in the old Eurasian Heartland. *Palgrave Communications*, 4(71). <https://doi.org/10.1057/s41599-018-0125-5>
- Chiari, B. (2009a). Einleitung. In Chiari, B., & Pahl, M. (Hrsg.). *Wegweiser zur Geschichte: Usbekistan* (S. 9-15). Verlag Ferdinand Schöningh. <https://zms.bundeswehr.de/resource/blob/5324242/4a8df72d9ca9dd41b9929abb1fd06214/wegweise-r-usbekistan-data.pdf>
- Chiari, B. (2009b). Zentralasien im Zarenreich. In Chiari, B., & Pahl, M. (Hrsg.). *Wegweiser zur Geschichte: Usbekistan* (S. 35-49). Verlag Ferdinand Schöningh. <https://zms.bundeswehr.de/resource/blob/5324242/4a8df72d9ca9dd41b9929abb1fd06214/wegweise-r-usbekistan-data.pdf>
- Cho, H. (2005). Chinas langer Marsch in die neoliberale Weltwirtschaft. *PROKLA Zeitschrift für Kritische Sozialwissenschaft*, 141(141), 601–618. <https://doi.org/10.32387/prokla.v35i141.584>
- Christani, D., Ohlberg, M., Parelo-Plesner, J. & Small, A. (2021). *The Security Implications of Chinese Infrastructure Investment in Europe*. The German Marshall Fund of the United States.
- Christensen, S. A. (2009). *Are the northern sea routes really the shortest?: Maybe a too rose-coloured picture of the Arctic Ocean*. DIIS BRIEF. <https://www.diis.dk/en/research/are-the-northern-sea-routes-really-the-shortest>
- Christiansen, T. (2023). EU-China-Beziehungen. In Weidenfeld, W., Wessels, W., & Tekin, F. (Hrsg.). *Europa von A bis Z* (S. 297-302). Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Clarke, M. (2017). The Belt and Road Initiative: China's New Grand Strategy? *National Bureau Of Asian Research (NBR)*, 24, 71–79. <https://www.jstor.org/stable/26403204>
- COSCO. (2022). *2022 Annual Report: Expanding global presence and implementing lean operations. Accelerating high-quality development by increasing efficiency*. COSCO SHIPPING Ports Limited. Abgerufen am 20. Juni 2024, von <https://doc.irasia.com/listco/hk/coscoship/annual/2022/ar2022.pdf>
- Cowing, K. (2023, 20. August). *Überblick über Chinas Raumstation Tiangong*. SpaceRef. Abgerufen am 17. Juni 2024, von <https://spaceref.com/space-stations/overview-of-chinas-tiangong-space-station/>
- Creutzfeldt, B., Dourado, L. & Ferchen, M. (2024). LEHREN FÜR EUROPA?: Chinas Engagement in Lateinamerika. *Friedrich-Ebert-Stiftung*. <https://library.fes.de/pdf-files/international/21117.pdf>

- Deutscher Bundestag. (2020). 14. Fünfjahresplan der Volksrepublik China. In *Wissenschaftliche Dienste* (WD 5-3000-127/20; S. 2–5). Abgerufen am 13. Juni 2024, von <https://www.bundestag.de/resource/blob/815806/715fc6323a399f045ef33c19a0896899/WD-5-127-20-pdf-data.pdf>
- Diermeier, M., Güldner, F. & Obst, T. (2020). Der chinesische Albtraum: Verschuldungsrisiken auf der Seidenstraße. In *Institut der Deutschen Wirtschaft*.
- Dieter, H. (2021). Die ungewisse Zukunft der deutsch-chinesischen Beziehungen: Pekings Autarkiestreben und seine aggressive Außenpolitik machen eine Kurskorrektur in Berlin erforderlich. *SWP-Studie*, 23. https://www.swp-berlin.org/publications/products/studien/2021S23_Deutsch-chinesische_Beziehungen_01.pdf
- Dirmoser, D. (2018). *Die Seidenstraße, Eurasien und die Alte Welt*. Friedrich-Ebert-Stiftung. <https://library.fes.de/pdf-files/id-moe/14190.pdf>
- Dorloff, A. (2018, 20. März). *Volkskongress endet: Xi Jinping beschwört Chinas große Zukunft*. Deutschlandfunk. Abgerufen am 12. Juni 2024, von <https://www.deutschlandfunk.de/volkskongress-endet-xi-jinping-beschwoert-chinas-grosse-100.html>
- Dresing, T. & Pehl, T. (2015). *Praxisbuch Interview, Transkription & Analyse: Anleitungen und Regelsysteme für qualitativ Forschende* (6. Aufl.). <https://d-nb.info/1077320221/34>
- DTD. (2022). *DEMİRYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI SEKTÖR DEĞERLENDİRME RAPORU*. Demiryolu Taşımacılığı Derneği (DTD). Abgerufen am 25. Juli 2024, von <https://dtd.org.tr/DTD-Sekt%C3%B6r-Raporu-25.08.2023.pdf>
- Dyrcz, C. (2017). Safety of navigation in the Arctic. *Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej*, 211(4), 129–146. <https://doi.org/10.5604/01.3001.0010.6742>
- EBRD. (2023). Sustainable transport connections between Europe and Central Asia. In *Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung*. Abgerufen am 13. Juli 2024, von <https://www.ebrd.com/news/publications/special-reports/sustainable-transport-connections-between-europe-and-central-asia.html>
- EC & EUSPA. (2022). *EUSPA EO and GNSS Market Report*. European Union Agency for the Space Programme. <https://www.euspa.europa.eu>
- EC & EUSPA. (2024). *EUSPA EO and GNSS Market Report*. European Union Agency for the Space Programme. <https://doi.org/10.2878/73092>
- EC & GSA. (2019). *GSA GNSS Market Report*. European Global Navigation Satellite Systems Agency. <https://www.gsa.europa.eu>
- Eder, T., Arcesati, R. & Mardell, J. (2019, 28. August). *Networking the “Belt and Road” - The future is digital*. Mercator Institute For China Studies. Abgerufen am 16. Juni 2024, von <https://merics.org/de/tracker/networking-belt-and-road-future-digital>
- EEAS. (2013, 23. November). *EU-China 2020 Strategic Agenda for Cooperation*. European External Action Service (EEAS). Abgerufen am 20. Mai 2023, von https://www.eeas.europa.eu/delegations/china/eu-china-2020-strategic-agenda-cooperation_en?s=166
- EIB. (2023, 25. Oktober). *EU und EIB fördern Internet-Seekabel MEDUSA im Mittelmeer*. Europäische Investitionsbank. Abgerufen am 13. Juli 2024, von <https://www.eib.org/de/press/all/2023-393-eu-eib-support-helps-accelerate-medusa-high-speed-digital-connection-under-mediterranean-sea>

- Eickhoff, K. (2023, 17. Oktober). *Strategische Beziehungen mit Afrika: Konnektivität als Türöffner?* Abgerufen am 26. Juli 2024, von <https://www.swp-berlin.org/en/publication/mta-joint-futures-10-strategische-beziehungen-konnektivitaet>
- Emmrich, W. (2023, 17. März). *Global Gateway: Medusa-Datenkabel vernetzt EU und Nordafrika*. Germany Trade & Invest. Abgerufen am 13. Juli 2024, von <https://www.gtai.de/de/trade/eu/specials/global-gateway-medusa-datenkabel-vernetzt-eu-und-nordafrika-975280>
- Engels, D. (2022). China und USA - Rivalen im Weltraum. In Informationsstelle Wissenschaft und Frieden e.V. (Hrsg.). *Weltraum zwischen Konflikt und Kooperation* (S. 10-14). *Wissenschaft & Frieden*, 4. https://www.researchgate.net/publication/365777116_Weltraum_zwischen_Konflikt_und_Kooperation_on_Dossier_in_Wissenschaft_Frieden
- Enzenhofer, E. & Resch, K. (2011). Übersetzungsprozesse und deren Qualitätssicherung in der qualitativen Sozialforschung. *Forum Qualitative Sozialforschung*, 12(2). <https://doi.org/10.17169/fqs-12.2.1652>
- ER & Rat. (2024, 7. Februar). *Global Gateway*. Europäische Rat und Rat der Europäischen Union. Abgerufen am 13. Juli 2024, von <https://www.consilium.europa.eu/de/policies/global-gateway/#Flagship%20projects>
- Europäische Kommission. (o. D.-a). *Global Gateway*. Europäische Kommission. Abgerufen am 13. Juli 2024, von https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_en
- Europäische Kommission. (o. D.-b). *Global Gateway-Projekte nach Region*. Abgerufen am 13. Juli 2024, von https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/global-gateway/initiatives-region_en
- Europäische Kommission. (2019). *EU-China – A strategic outlook*. Europäische Kommission. Abgerufen am 20. Juni 2024, von <https://commission.europa.eu/system/files/2019-03/communication-eu-china-a-strategic-outlook.pdf>
- Europäische Kommission. (2020, 30. Dezember). *Schlüsselemente des umfassenden Investitionsabkommens zwischen der EU und China*. Europäische Kommission. Abgerufen am 20. Juni 2024, von https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_20_2542
- Europäische Kommission. (2021a). UMFASSENDES INVESTITIONSABKOMMEN ZWISCHEN DER EU UND CHINA. In *Europäische Kommission*. Abgerufen am 20. Juni 2024, von <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/attachment/867777/201229%20China%20investment%20factsheet%20-%20DE.pdf.pdf>
- Europäische Kommission. (2021b). *Gemeinsame Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss, den Ausschuss der Regionen und die Europäische Investitionsbank: Global Gateway*. Abgerufen am 20. Juni 2024, von <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TEXT/PDF/?uri=CELEX:52021JC0030>
- Europäische Kommission. (2023, 9. September). *President von der Leyen marks the EU's commitment to the Partnership for Global Infrastructure and Investment (PGII) during the event hosted at the G20 in New Delhi*. Abgerufen am 20. Juni 2024, von https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_4421
- Europäisches Parlament. (2021, 16. September). *Eine neue China-Strategie der EU*. Abgerufen am 20. Juni 2024, von https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0382_DE.html
- Europäisches Parlament. (2023, 13. April). *Debatte über die China-Politik der EU*. Abgerufen am 20. Juni 2024, von <https://www.europarl.europa.eu/news/de/agenda/briefing/2023-04-17/2/debatte-uber-die-china-politik-der-eu-mit-prasidenten-von-rat-und-kommission>

- Europäische Union. (2023). *EU-Africa: Global Gateway Investment Package - Strategic Corridors*. Abgerufen am 14. Juli 2024, von https://international-partnerships.ec.europa.eu/document/download/6be1eef6-51ba-471b-876d-2c376fe823d1_en?filename=GG_Factsheet_Africa_Strategic%20Corridors.pdf
- Eurostat. (2023a). *International trade in goods*. Abgerufen am 7. Mai 2023, von <https://ec.europa.eu/eurostat/web/international-trade-in-goods/data/database>
- Eurostat. (2023b, Juni). *China-EU - international trade in goods statistics*. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_trade_in_goods_by_partner#Focus_on_EU_trade_in_goods_-_an_overview
- Eurostat. (2023c). Key Figures on Europe: 2023 Edition. In *Eurostat*. <https://doi.org/10.2785/494153>
- Eurostat. (2024, Februar). *China-EU - Statistiken zum internationalen Warenhandel*. Abgerufen am 21. Juni 2024, von https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics#EU_and_China_in_world_trade_in_goods
- Farkas, B. (2020). *Die Seidenstraße: Wie China den strategischen Raum prägt* (Band 15). Schriftenreihe der Landesverteidigungsakademie. https://www.bmlv.gv.at/pdf_pool/publikationen/seidenstrasse.pdf
- Felbermayr, G., Sandkamp, A., Bickenbach, F. & Liu, W.-H. (2019). *Megatrends im Welthandel: Die neue Seidenstraße – Wachstumsregion zwischen Europa und Asien*. In Bayerischer Industrie- und Handelskammertag. Bayerischer Industrie- und Handelskammertag. <https://www.ifw-kiel.de/de/publikationen/megatrends-im-welthandel-die-neue-seidenstrasse-wachstumsregion-zwischen-europa-und-asien-27571/>
- Fellner, H. A. (2017). Zur Geschichte der Alten Seidenstraße. In B. Müller & P. Buchas (Hrsg.), *Die Neue Seidenstraße: Vision - Strategie - Wirklichkeit* (S. 17–36). https://www.academia.edu/37992644/Zur_Geschichte_der_Alten_Seidenstra%C3%9Fe_2018_
- Flatten, L. (2021). Neue Seidenstraße: Chinas weltumspannende Investitionsoffensive. In *Germany Trade & Invest*. Abgerufen am 16. Juni 2024, von <https://www.gtai.de/resource/blob/675722/572b56be5479926547aaad7e0a64a27f/FS%20Neue%20Seidenstrasse%2021275.pdf>
- Flatten, L. & Schlager, E. (2023, 14. Juni). Global Gateway nimmt in Zentralasien Gestalt an. In *Germany Trade & Invest*. Abgerufen am 13. Juli 2024, von <https://www.gtai.de/de/trade/entwicklungslaender/specials/global-gateway-nimmt-in-zentralasien-gestalt-an-883210>
- Fragner, B. G. (2008). Die „Khanate“: Eine zentralasiatische Kulturlandschaft vom 15. bis zum 19. Jahrhundert. In Nolte H.-H. (Hrsg.). *Zeitschrift für Weltgeschichte: Interdisziplinäre Perspektiven*, 9(1), 33–75. https://doi.org/10.3726/84525_33
- Frankopan, P. (2015). *The Silk Roads: A New History of the World*. Bloomsbury Publishing
- Frisch, H.-J. (2016). *Die Welt der Seidenstraße: Von China nach Indien und Europa*. Theiss.
- Fuhrmann, J. (2022). New Multilateral Development Banks: A Cornerstone of Chinese Superpower Politics? *Development Policy Monitor*, 10. <https://www.kas.de/documents/252038/16166715/Monitor+Development+Policy+AIIB+and+NDB.pdf/d3da6515-fe97-d620-db06-1e516964d3a1?t=1650453707535>

- Garcia-Herrero, A., Wolff, G., Xu, J., Poitiers, N., Felbermayr, G., Langhammer, R., Liu, W.-H., & Sandkamp, A. (2020). *EU-China trade and investment relations in challenging times*. In European Parliament (EP/EXPO/INTA/FWC/2019-01/Lot5/R/01). <https://doi.org/10.2861/393445>
- Garnett W. (2001). Die USA und das Kaspische Becken. In *Der Kaspische Raum vor den Herausforderungen der Globalisierung: Die Verantwortung der Trilateralen Staaten für die Stabilität der Region. Ein Bericht an die Trilaterale Kommission* (43-64). Springer Fachmedien Wiesbaden. <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-322-93269-3>
- Gätzner, S. & Krieger, W. (2020). Nationaler Volkskongress: Arbeitsbericht der Regierung. In *Bundesverband der Deutschen Industrie e.V* (D 1353). Abgerufen am 12. Juni 2024, von https://bdi.eu/media/themenfelder/internationale_maerkte/publikationen/20210309_BDI_NVK-2021-Arbeitsbericht-14-Fuenfjahresplan.pdf
- Germany Trade & Invest. (2018). Neue Seidenstraße: Chinas massives Investitionsprogramm. *Im Fokus*, 9.
- Gläser, J. & Laudel, G. (2009). *Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse: Als Instrumente rekonstruierender Untersuchungen* (3. Aufl.). VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Global Carbon Atlas. (21. November, 2023). *China: Entwicklung der CO2-Emissionen von 1960 bis 2022 (in Milliarden Tonnen)* [Graph]. In Statista. Zugriff am 12. Juni 2024, von <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1381466/umfrage/entwicklung-der-co2-emissionen-in-china/>
- Global Infrastructure Outlook. (2018). *Forecasting infrastructure investment needs and gaps*. Abgerufen am 13. Juli 2024, von <https://outlook.gihub.org/>
- Godehardt, N. (2020). Wie China Weltpolitik formt: Die Logik von Pekings Außenpolitik unter Xi Jinping. *SWP-Studie*, 19.
- GTAI. (18. Oktober, 2023). Anzahl der neuen Projekte im Rahmen der Belt and Road Initiative nach Regionen im Zeitraum Juli bis September der Jahre 2022 und 2023 [Graph]. In Statista. Zugriff am 15. Juni 2024, von <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1050300/umfrage/projekte-der-neuen-seidenstrasse-nach-regionen/>
- Gulden, J. & Gutting, D. (2021). Die neue Seidenstraße oder „Belt and Road Initiative“: Hintergründe, Motive, Chancen. In Gutting, D., Tang, M., & Hofreiter, S. (Hrsg.). *Innovation und Kreativität in Chinas Wirtschaft: Deutsch-chinesische Kooperationen: Grundwissen, Erfahrungen und Erkenntnisse* (S.153-172). Springer Gabler.
- Gupta, A. (2020). An outline of ancient silk route in central Asian region: Reference with Buddhism. *Journal Of Advances in Humanities And Social Sciences*, 6(1), 19–26. <https://doi.org/10.20474/jahss-6.1.3>
- Gurol, J., & Rodríguez, F. (2022). “Contingent power extension” and regional (dis) integration: China’s Belt and Road Initiative and its consequences for the EU. *Asia Europe Journal*, 20, 441–456. <https://doi.org/10.1007/s10308-022-00651-9>
- Haack Weltatlas. (2022). *Neue Seidenstraße, 143.1*. Klett. <https://www.klett.de/inhalt/256963>
- Halbach, U. (1999). *Moskaus Südpolitik: Rußland und der Westen im Kaspischen Raum*. (Berichte / BIOst, 30-1999). Bundesinstitut für ostwissenschaftliche und internationale Studien.
- Hart-Landsberg, M. & Burkett, P. (2005). *China and Socialism: Market Reforms and Class Struggle*. Monthly Review Press.

- Hartmann, J. (2006). Politik in China: Eine Einführung. In *VS Verlag für Sozialwissenschaften eBooks* (1. Aufl.). VS Verlag für Sozialwissenschaften Wiesbaden. <https://doi.org/10.1007/978-3-531-90477-1>
- Hartmann, W. D., Maennig, W., Wang, R. & Egel, N. A. (2017). Chinas neue Seidenstraße: Kooperation statt Isolation - Der Rollentausch im Welthandel. Frankfurter Allgemeine Buch.
- Heilmann, S. (2016). Das politische System der Volksrepublik China. In *Springer eBooks*. Springer VS Wiesbaden. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-07228-5>
- Heilmann, S. (2018). Charakteristika des politischen Systems. In Bundeszentrale für Politische Bildung (Hrsg.), *Volksrepublik China* (S. 18-23). https://www.bpb.de/system/files/dokument_pdf/IzPB_337_Volksrepublik-China_barrierefrei.pdf
- Hoering, U. (2017). *Auf dem Weg zum Wirtschaftsimperium: Chinas neue Seidenstraße*. Blätter für deutsche und internationale Politik, 10, 91-100. https://www.globe-spotting.de/fileadmin/user_upload/globe-spotting/China/Wirtschaftsimperium_Bla%CC%88etter_10_2017.pdf
- Höferl, A. (2019). *Die „Neue Seidenstraße“, das Breitspur-Projekt und die Bedeutung für Österreich und Wien*. Österreichische Gesellschaft für Politikberatung und Politikentwicklung – ÖGPP. Abgerufen am 15. Juni 2023, von https://politikberatung.or.at/fileadmin/studien/wirtschaft/Seidenstra%C3%9Fe_und_Breitspurausbau.pdf
- Hoffmann, N. (2012). *Renaissance der Geopolitik?: Die deutsche Sicherheitspolitik nach dem Kalten Krieg*. Springer VS. <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-531-19434-9>
- Holbig, H. (2021). Hundert Jahre Einsamkeit: Die KP Chinas probt ihren globalen Führungsanspruch. *German Institute Of Global And Area Studies (GIGA)*, 4. <https://www.jstor.org/stable/resrep33479>
- Höllmann, T. O. (2017). *Die Seidenstraße* (4. Aufl.). C.H. Beck.
- Höllmann, T. O. (2022). Transfer und Transformation: Das alte China und die Seidenstraße. In Bundeszentrale für politische Bildung (Hrsg.), *Chinas neue Seidenstraßen* (S. 25-32). *Aus Politik und Zeitgeschichte (APuZ)*, 43-45/2022. <https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/chinas-neue-seidenstrassen-2022/#content-index>
- Holz, S. (2022, 15. Februar). *Wo baut China in Europa?* Germany Trade & Invest (GTAI). Abgerufen am 7. Juli 2024, von <https://www.gtai.de/de/trade/china/specials/wo-baut-china-in-europa--723274>
- Huang, H.-L. (2012). *EU und VR China nach dem Ost-West-Konflikt: Interaktionen im Spiegel des Neoliberalen Institutionalismus*. Springer VS. <https://doi.org/10.1007/978-3-531-19522-3>
- Hütten, F. (2023, 3. Januar). *Welche Zukunft hat die Seidenstraße?* Deutsche Verkehrs-Zeitung (DVZ). Abgerufen am 10. Mai 2024, von <https://www.dvz.de/unternehmen/schiene/detail/news/wege-zwischen-sibirien-und-seeverkehr-gesucht.html>
- INTPA. (2023). *EU-Asia and the Pacific flagship projects*. Abgerufen am 13. Juli 2024, von https://international-partnerships.ec.europa.eu/document/download/90a126e5-5f6a-48d2-8aba-43a4b5e25ac6_en?filename=infographics-global-gateway-flagship-projects-2023-2024-eu-asia-pacific-rev_en.pdf
- INTPA. (2024, 30. Januar). *Global Gateway: EU und zentralasiatische Länder einigen sich auf Bausteine zur Entwicklung des transkaspischen Verkehrskorridors*. Europäische Kommission. Abgerufen am 13. Juli 2024, von https://international-partnerships.ec.europa.eu/news-and-events/global-gateway-eu-and-central-asian-countries-agree-building-blocks-develop-trans-caspian-transport-2024-01-30_en

- ITCandor. (17. April, 2023). Marktanteile der Anbieter am Umsatz mit Netzwerktechnik weltweit im Jahr 2022 [Graph]. In *Statista*. Zugriff am 16. Juni 2024, von <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/916741/umfrage/marktanteile-der-anbieter-am-umsatz-mit-netzwerktechnik-weltweit/>
- Jahns, C., Walter, S., & Schöffler, C. (2008). *Logistik: Von der Seidenstraße bis heute*. Gabler Verlag.
- Jenkins, R. (2019). *How China Is Reshaping the Global Economy: Development Impacts in Africa and Latin America*. Oxford University Press.
- Jetzke, T. & Weide, S. (2017). Wettlauf in eine neue Weltraumära. *Büro für Technikfolgen-Abschätzung Beim Deutschen Bundestag*, 13.
- Ji, X., & Rana, P. B. (2023). Cross-Border Infrastructure Development in South Asia: Chinese and Indian Approaches, Rivalries, and Potential for Cooperation. In Chakma, B., & Dai, X. (Hrsg.). *The belt and road initiative and the politics of connectivity: Sino-Indian rivalry in the 21st century* (S. 77-101). Palgrave Macmillan.
- Kahn-Ackermann, M. (2021). Kulturell-historische Kontexte aktueller chinesischer Kulturpolitik: Einblicke in das kulturelle Selbstverständnis Chinas. *Institut für Auslandsbeziehungen*. <https://doi.org/10.17901/akbp2.01.2021>
- Karásková, I. (2022, 22. April). *Wie China Mittel- und Osteuropa verlor*. Mercator Institute For China Studies (MERICS). Abgerufen am 20. Juni 2024, von <https://merics.org/de/kommentar/wie-china-mittel-und-osteuropa-verlor>
- Kausch, A. (2001). *Seidenstraße: von China durch die Wüsten Gobi und Taklamakan über den Karakorum Highway nach Pakistan*. DuMont Reiseverlag. https://books.google.com.tr/books?id=Bj6KvMtIa68C&printsec=frontcover&hl=de&source=gbg_summary_r&cad=0#v=onepage&q=niedergang&f=false
- Kratz, A., Barkin, N. & Dudley, L. (2022, 14. September). *The Chosen Few: A Fresh Look at European FDI in China*. Rhodium Group. Abgerufen am 20. Juni 2024, von <https://rhg.com/research/the-chosen-few/>
- Kratz, A., Zenglein, M. J., Sebastian, G. & Witzke, M. (2022). *Chinese FDI in Europe: 2021 Update*. Rhodium Group and the Mercator Institute for China Studies (MERICS). Abgerufen am 19. Juni 2024, von <https://rhg.com/wp-content/uploads/2022/04/MERICS-Rhodium-Group-COFDI-Update-2022-2.pdf>
- Kratz, A., Zenglein, M. J., Sebastian, G. & Witzke, M. (2023). *Chinese FDI in Europe: 2022 Update*. Rhodium Group and the Mercator Institute for China Studies (MERICS). Abgerufen am 20. Juni 2024, von <https://rhg.com/research/chinese-fdi-in-europe-2022-update/>
- Kuhn, B. (2021). China's belt and road initiative is changing. *Wirtschaftsdienst*, 101(11), 901–905. <https://doi.org/10.1007/s10273-021-3049-4>
- Kuzey Marmara Otoyolu. (o. D.). *GÜZERGAH BİLGİLERİ*. Abgerufen am 26. Juli 2024, von <https://www.kuzeymarmaraotoyolu.com/guzergah>
- Lehner, U. (2022). China ist erwacht. In H. Ohnesorge (Ed.), *Macht und Machtverschiebung: Schlüsselphänomene internationaler Politik – Festschrift für Xuewu Gu zum 65. Geburtstag* (S. 381-392). De Gruyter Oldenbourg. <https://doi.org/10.1515/9783110795028-022>
- Lempp, J., Mayer, S., & Brand, A. (Hrsg.). (2020). *Die politischen Systeme Zentralasiens: Interner Wandel, externe Akteure, regionale Kooperation*. Springer VS. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-31633-4>

- Li, Y. (2017). Belt and Road: A Logic Behind the Myth. In Amighini, A. (Hrsg.). *China's Belt and Road: a Game Changer?* (1. Aufl.) (S. 13-33). ISPI. <https://doi.org/10.19201/ispichinasbelt>
- Lippert, B. & Mair, S. (2024). Mittlere Mächte – einflussreiche Akteure in der internationalen Politik. *SWP-Studie*. https://www.swp-berlin.org/publications/products/studien/2024S01_MittlereMaechte.pdf
- Lippert, B. & Perthes, V. (2020). Strategische Rivalität zwischen USA und China: Worum es geht, was es für Europa (und andere) bedeutet. *SWP-Studie*. https://www.swp-berlin.org/publications/products/studien/2020S01_lpt_prt_WEB.pdf
- Liu, W.-H. & Bickenbach, F. (2021, April). *Chinas neuer Fünfjahresplan: Wirtschaftliche Kernelemente und Implikationen für Deutschland und Europa*. Kiel Institut für Weltwirtschaft. Abgerufen am 14. Juli 2023, von <https://www.ifw-kiel.de/de/publikationen/kiel-focus/chinas-neuer-fuenfjahresplan-wirtschaftliche-kernelemente-und-implikationen-fuer-deutschland-und-europa/>
- Lloyd's List. (2021). One Hundred Ports 2021. In *Lloyd's List*. Abgerufen am 15. Juni 2024, von <https://lloydslist.com/-/media/lloyds-list/images/top-100-ports-2021/top-100-ports-2021-digital-edition.pdf>
- Lohmann, D. (2012). Marco Polo – Ein Leben zwischen Orient und Okzident. In *Im Fokus: Entdecker: Die Erkundung der Welt* (S. 5-17). Springer Spektrum. <https://doi.org/10.1007/978-3-642-24337-0>
- Lohmann, D., & Podbregar, N. (2012). *Im Fokus: Entdecker: Die Erkundung der Welt* (2012. Aufl.). Springer Spektrum. <https://doi.org/10.1007/978-3-642-24337-0>
- Loitsch, T. (Hrsg.). (2019). *China im Blickpunkt des 21. Jahrhunderts: Impulsgeber für Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft*. Springer Gabler. <https://doi.org/10.1007/978-3-662-59671-5>
- Mayring, P. & Fenzl, T. (2019). Was ist qualitative Inhaltsanalyse? In *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. https://doi.org/10.1007/978-3-658-21308-4_42
- Mayring, P., & Fenzl, T. (2019). Qualitative Inhaltsanalyse. In N. Baur & J. Blasius (Hrsg.), *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung* (S. 633-640). Springer Fachmedien Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-658-21308-4_42
- McDonald, S. D. & Burgoyne, M. C. (2019). *China's Global Influence: Perspectives and Recommendations*. Asia-Pacific Center for Security Studies.
- MEA Government of India. (2024, 14. Februar). *Joint Statement: Visit of Prime Minister to the United Arab Emirates*. Ministry Of External Affairs (MEA) - Government Of India. Abgerufen am 26. Juli 2024, von https://www.mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/37629/Joint_Statement_Visit_of_Prime_Minister_to_the_United_Arab_Emirates_February_1314_2024
- Medusa. (2022, 12. Dezember). *Medusa Submarine Cable System chooses the new Orange infrastructure in Marseille to land a new strategic route connecting Southern Europe and North Africa*. Abgerufen am 13. Juli 2024, von <https://medusascs.com/?news=medusa-submarine-cable-system-chooses-the-new-orange-infrastructure-in-marseille-to-land-a-new-strategic-route-connecting-southern-europe-and-north-africa>
- Middle Corridor. (2024a). *Regular Members*. Middle Corridor: Trains-Caspian International Transport Route. Abgerufen am 15. Juni 2024, von <https://middlecorridor.com/en/association-members/regular-members>
- Middle Corridor. (2024b). *ROUTE*. Abgerufen am 7. März 2024, von <https://middlecorridor.com/en/route>

- Millward, J. A. (2013). *The Silk Road: A Very Short Introduction*. Oxford University Press.
- Ming, Z. (2024). *Die Weltraumseidenstraße und die Zusammenarbeit zwischen China und den arabischen Staaten im Weltraum: Eine chinesische Sichtweise*. INSIGHTS. Abgerufen am 17. Juni 2024, von <https://mei.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2024/06/Insight309.pdf>
- Ministerium für auswärtige Angelegenheiten der Türkei. (2022, 7. Juli). *Halkalı Kapıkule Demir Yolu Hattı Çerkezköy-Kapıkule Kesimi İnşası Projesi*. Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten der Türkei. Abgerufen am 25. Juli 2024, von <https://ab.gov.tr/52172.html>
- Möller, K. (2005). Die Außenpolitik der Volksrepublik China 1949-2004: Eine Einführung. In *VS Verlag für Sozialwissenschaften eBooks* (1. Aufl.). VS Verlag für Sozialwissenschaften. <https://doi.org/10.1007/978-3-322-80508-9>
- Morazán, P. (2020). *Chinas Neue Seidenstraße: Zwischen Angst und Hoffnung im globalen Süden*. SÜDWIND e.V. – Institut für Ökonomie und Ökumene. <https://www.suedwind-institut.de/files/Suedwind/Publikationen/2020/2020-24%20Chinas%20Neue%20Seidenstra%C3%9Fe%20-%20Zwischen%20Angst%20und%20Hoffnung%20im%20Globalen%20S%C3%BCden.pdf>
- Mühlhahn, K. (2017). *Die Volksrepublik China*. De Gruyter Oldenbourg. <https://doi.org/10.1515/9783110355321>
- Müller, R. D. (2009). Operationen auf der Seidenstraße? Usbekistan im deutschen militärischen Kalkül während der Weltkriege. In Chiari, B., & Pahl, M. (Hrsg.). *Wegweiser zur Geschichte: Usbekistan* (S. 51-61). Verlag Ferdinand Schöningh. <https://zms.bundeswehr.de/resource/blob/5324242/4a8df72d9ca9dd41b9929abb1fd06214/wegweise-r-usbekistan-data.pdf>
- NDB. (2022). Annual Report 2022: Building a Leading Development Bank for Emerging Economies. In *New Development Bank*. Abgerufen am 18. Juni 2024, von <https://www.ndb.int/annual-report-2022/pdf/SmartPDF/>
- NDB. (o. D.). *Who we are*. New Development Bank (NDB). <https://www.ndb.int/>
- Nedopil, C. (2023a). *Länder der Belt and Road Initiative (BRI)*. Abgerufen am 22. Juni 2024, von <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>
- Nedopil, C. (2023b). China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023 H1. In *Green Finance & Development Center, FISF Fudan University Shanghai*. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.13892.19841>
- Neuneck, G. (2022). Ein neues Wettrüsten im Weltraum? In Informationsstelle Wissenschaft und Frieden e.V. (Hrsg.). *Weltraum zwischen Konflikt und Kooperation* (S. 6-10). *Wissenschaft & Frieden*, 4. https://www.researchgate.net/publication/365777116_Weltraum_zwischen_Konflikt_und_Kooperation_Dossier_in_Wissenschaft_Frieden
- OECD. (2022). *Foreign direct investment (FDI) - FDI restrictiveness* -. Abgerufen am 20. März 2023, von <https://data.oecd.org/fdi/fdi-restrictiveness.htm#:~:text=FDI%20restrictiveness%20is%20an%20OECD,foreign%20personnel%20and%20operational%20restrictions.>
- Ohlberg, M. (2018). Sonderfall Hongkong. In Bundeszentrale für Politische Bildung (Hrsg.), *Volksrepublik China* (S. 30-31). https://www.bpb.de/system/files/dokument_pdf/IzPB_337_Volksrepublik-China_barrierefrei.pdf

- Özkan, Ö. & Ay, I. C. (2020). Marmaray hattı'nın bir kuşak bir yol kapsamında değerlendirilmesi. *ABMYO Dergisi*, 15(60), 353–362. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/abmyoder/issue/60647/785016>
- Patil, S. & Gupta, P. (2024). The Digital Silk Road in the Indo-Pacific: Mapping China's Vision for Global Tech Expansion. *Observer Research Foundation.*, 683. <https://www.orfonline.org/research/the-digital-silk-road-in-the-indo-pacific-mapping-china-s-vision-for-global-tech-expansion>
- Paul, M. (2020). Arktische Seewege: Zwiespältige Aussichten im Nordpolarmeer. *SWP-Studie*, 14. https://www.swp-berlin.org/publications/products/studien/2020S14_Arktis.pdf
- Pomfret, R. (2019). The Eurasian Land Bridge: linking regional value chains along the New Silk Road. *Cambridge Journal Of Regions, Economy And Society*, 12, 45–56. <https://doi.org/10.1093/cjres/rsy030>
- Poplawski, Baniak, S., Michalski, A. & Popławski, M. (2024). *THE MIDDLE CORRIDOR A EURASIAN ALTERNATIVE TO RUSSIA*. OSW Centre for Eastern Studies. Abgerufen am 25. Juli 2024, von https://www.osw.waw.pl/sites/default/files/OSW-Report_The-middle-corridor_net.pdf
- Rahr, A. (2001). Europa im neuen Zentralasien. In *Der Kaspische Raum vor den Herausforderungen der Globalisierung: Die Verantwortung der Trilateralen Staaten für die Stabilität der Region. Ein Bericht an die Trilaterale Kommission* (77-96). Springer Fachmedien Wiesbaden. <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-322-93269-3>
- Reuters. (2023, 11. September). *Italian PM: Strong partnership with China more important than Belt and Road Initiative*. Abgerufen am 20. Juni 2024, von <https://www.reuters.com/world/italian-pm-tells-chinas-premier-plan-quit-belt-road-initiative-media-2023-09-10/>
- Reuters. (2024, 12. Februar). *Macron names former Engie chief as envoy for future Asia-EU corridor*. Abgerufen am 26. Juli 2024, von <https://www.reuters.com/world/macron-names-former-engie-chief-envoy-future-asia-eu-corridor-2024-02-12/>
- Richet, X., Ruet, J., & Wang, W. (2017). New Belts and Roads: Redrawing EU-China Relations. In Amighini, A. (Hrsg.). *China's Belt and Road: a Game Changer?* (1. Aufl.) (S. 97-119). ISPI. <https://doi.org/10.19201/ispichinasbelt>
- Rizzi, A. (2024). *THE INFINITE CONNECTION: HOW TO MAKE THE INDIA-MIDDLE EAST-EUROPE ECONOMIC CORRIDOR HAPPEN*. European Council on Foreign Relations. Abgerufen am 26. Juli 2024, von <https://ecfr.eu/wp-content/uploads/2024/04/The-infinite-connection-How-to-make-the-India-Middle-East-Europe-economic-corridor-happen.pdf>
- Sausmikat, N., & Noesselt, N. (2016, Oktober). Alte Seidenstraße in neuem Gewand: Chinas Globalisierungsoffensive. *TAZ-Beilage des China-Programms der Stiftung Asienhaus und der Universität Duisburg-Essen*. Abgerufen am 13. Juni 2024, von https://www.asienhaus.de/fileadmin/_migrated/news_uploads/Asienhaus_taz_4-Seiter_2016-10__Web.pdf
- Saymer, Y. H. (2024, 4. März). *Is IMEC Revitalization Possible?* ANKASAM. Abgerufen am 26. Juli 2024, von https://www.ankasam.org/anka-analizler/is-imec-revitalization-possible/?lang=en#_ftn6
- Schiek, S. (2017). Bewegung auf der Seidenstraße: Chinas »Belt and Road«-Initiative als Anreiz für zwischenstaatliche Kooperation und Reformen an Zentralasiens Grenzen. *SWP-Studie*. https://www.swp-berlin.org/publications/products/studien/2017S16_ses.pdf
- Schmalz, S. (2011). Eine kurze Geschichte des chinesischen Aufstiegs im kapitalistischen Weltsystem. *Kurswechsel*, 1, 106–116. <http://www.beigewum.at/wordpress/wp-content/uploads/Eine-kurze-Geschichte-des-chinesischen-Aufstiegs.pdf>

- Schmidt, D. (2018). Außen- und Sicherheitspolitik. In Bundeszentrale für Politische Bildung (Hrsg.), *Volksrepublik China* (S. 32-41).
- Schmidt, D. (2021). Die Außenpolitik der Volksrepublik China. In J. Kerwer & A. Römig (Hrsg.), *Die Volksrepublik China – Partner und Rivale* (2. Aufl., S. 107–148). Forum hlz.
https://hlz.hessen.de/fileadmin/user_upload/PDF/Publikationsreihen/Forum_hlz/005-X396-China-neu-1.pdf
- Schmidt, D. (2021). Die Außenpolitik der Volksrepublik China. In J. Kerwer & A. Römig (Hrsg.), *Die Volksrepublik China – Partner und Rivale* (2. Aufl., S. 107–148). Forum hlz.
https://hlz.hessen.de/fileadmin/user_upload/PDF/Publikationsreihen/Forum_hlz/005-X396-China-neu-1.pdf
- Schmitt, S. & Vennwald, D. (2018). Hafen von Gwadar verkürzt Schifffahrtswege. In Germany Trade & Invest (Hrsg.), *Neue Seidenstraße: Chinas massives Investitionsprogramm* (S. 9). Im Fokus, 9.
- Schmitt, S. (2020). *Chinas 14. Fünfjahresplan setzt auf eigene Kraft*. Germany Trade & Invest. Abgerufen am 22. Juli 2023, von <https://www.gtai.de/de/trade/china/wirtschaftsumfeld/chinas-14-fuenfjahresplan-setzt-auf-eigene-kraft574604>
- Scholvin, S. (2009). *Desertifikation als Sicherheitsrisiko?*. GIGA Focus Global, 5. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-276634>
- SCIO. (2023, Oktober). *The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future*. The Third Belt And Road Forum For International Cooperation. Abgerufen am 21. Juni 2024, von <http://www.beltandroadforum.org/english/n101/2023/1010/c124-895.html>
- Seidelmann, R. (2022). Macht und Reform. Ein Vergleich der chinesischen Machtpolitiken von Deng Xiaoping und Xi Jinping. In H. Ohnesorge (Ed.), *Macht und Machtverschiebung: Schlüsselphänomene internationaler Politik – Festschrift für Xuewu Gu zum 65. Geburtstag* (S. 249-269). De Gruyter Oldenbourg.
- Senz, A. (2022). VON GÜRTELN, STRAßEN UND AMBITIONEN: China und die neuen Seidenstraßen. In Bundeszentrale für politische Bildung (Hrsg.), *Chinas neue Seidenstraßen* (S. 4-10). *Aus Politik und Zeitgeschichte (APuZ)*, 43-45/2022. <https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/chinas-neue-seidenstrassen-2022/#content-index>
- Senz, A. D., Godehardt, N., Holslag, J., Höllmann, T. O., Renner, A., Mardell, J. & Ye, M. (2022). Chinas neue Seidenstraßen. *Aus Politik und Zeitgeschichte (APuZ)*, 43-45/2022.
<https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/chinas-neue-seidenstrassen-2022/#content-index>
- Shagina, M. & Zogg, B. (2020). *Arktische Angelegenheiten: chinesisch-russische Dynamik*. Center for Security Studies, 270. <https://css.ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-securities-studies/pdfs/CSSAnalyse270-DE.pdf>
- SIGA. (2018). *Geopolitische Karten: CHINAS NEUE SEIDENSTRASSEN*. Swiss Institute For Global Affairs (SIGA). <https://www.globalaffairs.ch/produkte/karten/>
- Sommer, T. (2020). *China First: Die Welt auf dem Weg ins chinesische Jahrhundert*. Verlag C.H. BECK.
- Song, W. & Tauschinski, J. (2022, 26. Juli). *China space station: What is the Tiangong?* BBC News. Abgerufen am 17. Juni 2024, von <https://www.bbc.com/news/world-asia-china-61511546>
- Statista. (2024). *Digital Health - Worldwide*. Abgerufen am 16. Juni 2024, von <https://www.statista.com/outlook/hmo/digital-health/worldwide#:~:text=The%20Digital%20Health%20market%20worldwide,US%24275.00bn%20by%202028.>

- Sternfeld, E. (2022, 30. August). *Chinas Klimapolitik*. Bundeszentrale für Politische Bildung. Abgerufen am 12. Juni 2024, von <https://www.bpb.de/themen/asien/china/512519/chinas-klimapolitik/>
- Stimmer, G. (2019). *Chinas geopolitische Strategie der „Neuen Seidenstraße“ in Lateinamerika: Eine Herausforderung für die Außenpolitik der EU*. Österreichische Gesellschaft für Europapolitik (ÖGfE). Abgerufen am 26. Juli 2024, von https://www.oegfe.at/wp-content/uploads/2019/08/OEGfE_Policy_Brief-2019.18-1.pdf
- Suri, N., Ghosh, N., Taneja, K., Patil, S. & Mookherjee, P. (2024). *INDIA-MIDDLE EAST-EUROPE ECONOMIC CORRIDOR: Towards a new discourse in global connectivity*. Observer Research Foundation. Abgerufen am 26. Juli 2024, von <https://www.orfonline.org/public/uploads/posts/pdf/20240409183803.pdf>
- Taylor, R., & Jausaud, J. (2018). *China's global political economy: Managerial perspectives* (R. Taylor & J. Jausaud, Hrsg.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315102566>
- The State Council Information Office of the People's Republic of China. (2018). *China's Arctic Policy*. In *The State Council Information Office Of The People's Republic Of China*. Abgerufen am 15. Juni 2024, von https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm
- The State Council Information Office. (2016). *China's Beidou navigation satellite system*. In *The State Council The People's Republic Of China*. Abgerufen am 16. Juni 2024, von https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2016/06/17/content_281475373666770.htm
- The White House. (2023a, 9. September). *Memorandum of Understanding on the Principles of an India – Middle East – Europe Economic Corridor*. Abgerufen am 20. Juni 2024, von <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/09/memorandum-of-understanding-on-the-principles-of-an-india-middle-east-europe-economic-corridor/>
- The White House. (2023b, 9. September). *FACT SHEET: World Leaders Launch a Landmark India-Middle East-Europe Economic Corridor*. Abgerufen am 26. Juli 2024, von <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/09/fact-sheet-world-leaders-launch-a-landmark-india-middle-east-europe-economic-corridor/>
- Translation: *14th Five-Year Plan for National Informatization* (R. Creemers, H. Dorwart, K. Neville, K. Schaefer, J. Costigan & G. Webster, Übers.). (2022, 24. Januar). DigiChina. Abgerufen am 13. Juni 2024, von <https://digichina.stanford.edu/wp-content/uploads/2022/01/DigiChina-14th-Five-Year-Plan-for-National-Informatization.pdf>
- Triebel, J. (2022, 15. März). *Einschränkungen im Personen- und Warenverkehr*. Germany Trade & Invest. Abgerufen am 26. Mai 2023, von <https://www.gtai.de/de/trade/mongolei/specials/einschraenkungen-im-personen-und-warenverkehr-238758>
- Trieber, J. (2021, 20. Februar). *Der Middle Corridor mausert sich zur alternativen Transportroute*. Germany Trade & Invest.
- Tucker, J. (2003). *The Silk Road: Art and History*. Philip Wilson Publishers.
- UAB. (2024a, Januar 12). *URALOĞLU'NDAN İSTANBUL YAVUZ SULTAN SELİM KÖPRÜSÜ'NDEN GEÇECEK DEMİRYOLU MÜJDESİ*. T.C. Ulaştırma Ve Altyapı Bakanlığı (UAB). Abgerufen am 25. Juli 2024, von <https://www.uab.gov.tr/haberler/uraloglu-ndan-istanbul-yavuz-sultan-selim-koprusu-nden-gececek-demiryolu-mujdesi>
- UAB. (2024b, Mai 25). *Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı Yeniden Açıldı*. T.C. Ulaştırma Ve Altyapı Bakanlığı (UAB). Abgerufen am 25. Juli 2024, von <https://sgh.uab.gov.tr/haberler/baku-tiflis-kars-demiryolu-hatti-yeniden-acildi>

- Uhlig, H. (1986). *Die Seidenstraße: Antike Weltkultur zwischen China und Rom* (5. Aufl.). Gustav Lübbe Verlag.
- UNESCO Silk Roads Project. (Hrsg.). (1997). *Integral Study of the Silk Roads: Roads of Dialogue*. UNESCO Digital Library. <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000159291>
- Usubaliev, E. & Anadolu Ajansı. (2023, 13. September). *Hindistan'dan Avrupa'ya uzanacak yeni rotada Türkiye kilit rolünü bekliyor*. Anadolu Ajansı. Abgerufen am 26. Juli 2024, von <https://www.aa.com.tr/tr/info/infografik/35809>
- Walter, M. (2023, 19. Oktober). *Asiatische Infrastrukturbank schätzt deutsches Knowhow*. Germany Trade & Invest. Abgerufen am 18. März 2024, von <https://www.gtai.de/de/trade/entwicklungslaender/wirtschaftsumfeld/asiatische-infrastrukturbank-schaetzt-deutsches-knowhow-1040158>
- Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages. (2022). Investitionen aus China in deutsche Unternehmen. In *Wissenschaftliche Dienste Des Deutschen Bundestages* (WD 5-3000-107/22). <https://www.bundestag.de/resource/blob/914984/afb6d4d4fba98e81741748e3d262514a/WD-5-107-22-pdf-data.pdf>
- Wood, F. (2002). *The Silk Road: Two Thousand Years in the Heart of Asia*. University of California Press.
- Zhang, P. (2019). *Belt and Road in Latin America: A Regional Game Changer?: Four Issues to Watch*. Atlantic Council of the United States. Abgerufen am 26. Juli 2024, von <https://www.atlanticcouncil.org/wp-content/uploads/2019/10/Belt-and-Road-in-Latin-America-Four-Issues-to-Watch.pdf>

ANHANG A: INTERVIEWAUSZÜGE IN ORIGINALSPRACHE

INTERVIEW 4:

- “Bir tanesi halihazırda Rusya'nın Trans Sibirya Demiryolu'nu kullanan, Çin'den çıkıp Rusya, işte Belarus üzerinden Avrupa'ya uzanan bir hat. Kazakistan, Rusya, Belarus, buna kuzey koridor dediler. Halihazırda taşımacılığının büyük bir kısmı buradan devam ediyor. Fakat tabii burası ciddi handikapları olan bir yol çünkü bir step yolu. O yüzden neredeyse 6 ay ciddi manada taşımacılığa izin vermeyecek bir yol, doğa koşullarından dolayı. Bu bakımdan alternatiflerinin ortaya atılması önemliydi bu girişimde.” (Interview 4, S. 1)
- “Dediğim gibi, alternatif olarak yani şu an dünya ticaret taşımacılığında zaten en uygun kullanabileceğiniz yol deniz yolu.” (Interview 4, S. 2)
- “Yani Avrupa Birliği'nin de, özellikle Yunanistan gibi, İtalya gibi, hatta dediğim gibi yine Sırbistan, işte Macaristan, belki birtakım siyasi yakınlıkları olan aktörlerin de aslında bu bakımdan Çin'den, en azından Avrupa Birliği kadar destek gelmeyeceğinin çok net farkındalar artık.” (Interview 4, S. 3)

INTERVIEW 5:

- “Yani Çin ile Avrupa arasındaki ilişkileri, iktisadi ilişkileri ve yatırım ilişkilerini birkaç yıl öncesinde olduğu kadar iyimser değerlendirmemiz şu an için çok olanaklı gözüküyor.” (Interview 5, S. 1)
- “Karayolu bağlantılarını güçlendirme ve özellikle hızlı demiryolu bağlantılarıyla bir ürünün Çin'den Avrupa kıtasına erişimini çeşitlendirme ve hızlandırma gayretleri gündemdeydi. Ancak sizin de ifade ettiğiniz gibi ortaya çıkan bu jeopolitik gerginlikler, bu sadece tabii Rusya-Ukrayna savaşı değil, Covid'in yarattığı, tedarik zincirlerinin kırılması, tedarik zincirlerinin yeniden yapılandırılması arayışları da beraberinde geldi.” (Interview 5, S. 1)
- “Kuşak ve Yol'da, Kuşak ve Yol Girişimi çerçevesinde, Çin devletinin en güçlü yatırım yaptığı, lojistik olarak önemsendiği, Akdeniz Limanı, Pire Limanı. Hatta Pire Limanı'nın işletmesinde de çoğunluk hisse COSCO'nun Çin şirketinin Çin devlet şirketi. (unv.) IMEC haritasını inceliyoruz. IMEC'e de biz diyoruz ki böyle yine o rakiplik çerçevesinde Kuşak ve Yol'u sınırlayacak, Kuşak ve Yol'u alternatif olacak, Batı IMEC ile birlikte işte Kuşak ve Yol'u boşa çıkarmaya çalışıyor, onu

dengelemeye çalışıyor diyoruz. Güzel. Ama bir bakıyoruz IMEC için de en önemli uğrak noktası Avrupa'ya bağlantı kurma konusunda Pire Limanı. Ne yapacağız? IMEC'e mantıksız mı diyeceğiz? Çünkü Pire'yi Çinliler kontrol ediyor. İyi de Yunanistan'da bir AB ülkesi, Amerika ile çok iyi müttefik.” (Interview 5, S. 2)

- “Örnek vermem gerekirse; Kuşak ve Yol'da, Kuşak ve Yol Girişimi çerçevesinde, Çin devletinin en güçlü yatırım yaptığı, lojistik olarak önemsendiği, Akdeniz Limanı, Pire Limanı. Hatta Pire Limanı'nın işletmesinde de çoğunluk hisse COSCO'nun Çin şirketinin, Çin devlet şirketi.” (Interview 5, S. 2)

INTERVIEW 6:

- “Rusya’da, kuzeyde ortaya çıkan ve bugün senin de bahsettiğin gibi İsrail, Filistin, Orta Doğu’da yine Yemen bölgesinde ortaya çıkan sorunlar, Orta Kuşağı en uygulanabilir, en güvenilir, en istikrarlı kuşak olarak ortaya çıkarıyor. (Transkript Nr. 6, S. 1).” (Interview 6, S. 2-3)

INTERVIEW 7:

- “Avrupa Birliği'nin yeni bir sorunu daha var. Avrupa Birliği açısından değerlendirirsek. Avrupa Birliği aslında bölgeye çok daha sıcak yaklaşımaya başlamıştı. Ama en büyük engel nedir? Rusya'nın coğrafi konumudur Avrupa Birliği için. Rusya, Avrupa'nın Orta Asya'ya ve İpek Yolu Kuşağı'na ulaşmasını engeller. Bunu yeni değil, tarih boyunca yaptı.” (Interview 7, S. 4)
- “Doğu Avrupa ülkelerindeki Çin'in yatırımları, hatta bunun içerisinde Yunanistan gibi Avrupa Birliği içinde olan ülkelerdeki, işte Pire Limanı gibi, İtalya gibi ülkelerdeki yaptığı şeyler, Avrupa Birliği'ni tedirgin etti. (...) O haritada Doğu Avrupa ülkeleriyle bu Kuşak Yol'un entegre olduğunu ama buna tepki olarak İskandinav ve Batı Avrupa ülkelerinin, özellikle İngiltere, Fransa gibi ülkelerin ise projeye çok sıcak bakmadığını göreceksin.” (Interview 7, S. 5)
- “Şöyle söyleyelim. Çin ile İpek Yolu Projesi'nin orijinal bir tarafı da ideolojik üstünlüğü. Nedir bu ideolojik üstünlüğü? (...). Şimdi Avrupa Birliği ve Amerika bazı fikirlerde veya operasyonlarda her zaman demokrasinin taşınması ve insan haklarının korunması gibi, yapıp yapılmadığı çok önemli değil. Bunların metinlerde yer aldığını görüyoruz. Çin'in ise hiçbir zaman böyle bir şeyin herhangi bir ülkeyle yaptığı anlaşmada, metinlerde yer almıyor. Bu büyük bir fark. (...). Avrupa Birliği'nin işini zorlaştıran en temel faktör burası.” (Interview 7, S. 7)
- “Eğer o yöndeki gelişmeler dezavantajlarına olacak olursa Avrupa'nın, bu Avrupa'nın küçülmesi ve ekonomik gücünü kaybetmesi anlamına gelir. Onun için Çin olayını çok iyi yönetmeleri gerektiği kanaatindeyim.” (Interview 7, S. 8)

- “Aynı şekilde Avrupa'nın, eski Avrupa'nın özellikle, Fransa gibi, İngiltere gibi ülkelerin Afrika'daki yayılmacı politikaları karşısında Çin alternatif olarak ortaya çıktı.” (Interview 7, S. 9)

INTERVIEW 8:

- “Çünkü işte kabaca tren yolu 10-15 gün sürüyorsa, gemi yolu 45 gün sürüyor. Dolayısıyla bu anlamda bir katkısı var.” (Interview 8, S. 2)
- “Bu bence bir dönüm noktasının işaretleri.” (Interview 8, S. 2,)
- “Üstüne üstlük bir de bu Ukrayna işgalinde Çin'in gösterdiği tavır bu ülkeleri biraz daha Çin'den bence uzaklaştırdı. Onlara başka bir şey daha hatırlattı, yani belli sınırlar var jeopolitik olarak. Çin'le ilişkileri geliştirmenin de belli sınırlar var gibi. Yani bana öyle geliyor baktığım zaman.” (Interview 8, S. 3)
- “Ve oraya baktığımızda, şirketler nezdinde baktığımızda, evet, ufak ufak Çin'e bağımlılığı azaltıyorlar. İşte bir kısmı Vietnam'a, Hindistan'a, başka ülkelere üretim tesislerini kaydırıyor, bir kısmı Çin pazarına alternatif oluşturabilecek pazarlar aramaya çalışıyor. Ama bunlar bebek adımlarıyla yapılıyor, şirketler boyutunda. Çok daha geriden geliyor. Yani hükümetlerin, siyasetçilerin alarmizmi karşısında çok daha bebek adımlarıyla temkinli şekilde iş dünyasında geri adımlar görüyoruz.” (Interview 8, S. 5)
- “Yani Çin ne yapıyor? Gelişmekte olan ülkelere gidip altyapı tesisleri oluşturuyor. Demiryolu hatları, enerji tesisleri. Bu konuda da cömert yani. Uygun faizli kredi verebiliyor. Piyasayla kıyasladığımız zaman uygun faizli. Avrupa ve ABD bunu bire bir kopyalayamaz. Çünkü Çin'in bu yatırımları, altyapı yatırımlarını finanse etmesine imkân veren bir finansal sistemi var. Ama Avrupa'da, ABD'de altyapı yatırımları esas olarak özel sermayenin fonlaması beklenen yatırımlar olarak görülüyor. Böyle bir temel fark var.” (Interview 8, S. 5)

INTERVIEW 9:

- “Çin hükümetinin davetiyle orada Urumçi'ye gittik. Urumçi biliyorsunuz Kuşak ve Yol Girişimi'nin Xi'an dan başlayıp Urumçi'de büyük bir aslında lojistik merkezi var. O lojistik merkezinde de bütün Orta Asya'ya açılıyor, oradan da Avrupa'ya geliyor. Oradaki haritalarda, Kuşak ve Yol Girişimi'ni gösteren haritalarda hemen hemen şöyle bir güzergâh çiziliyordu. İşte Orta Asya'yı geçen hat aşağıya doğru biraz daha iniyor, İsrail'den geliyor, İsrail'den Yukarı Suriye üzerinden, Türkiye topraklarından geçip gidiyor. Bu şekilde. Halbuki biz hep şey biliyoruz (Kuzey-Bakü), Kars-Bakü hattını biliyoruz ama oradaki haritalar bunu biraz daha farklısını söylüyor ve Türkiye'den çok ciddi şekilde güzergahların geçtiğini gösteriyor. Biz mesela bunları çok fazla en azından medyamızda veya yazılan akademik

çalışmalarda bunu bu şekilde olduğunu çok fazla görmüyorduk.” (Interview 9, S. 1-2)

- “Gerçekten de hani güneyden gelecek bir koridorda Türkiye'nin o projeye dahil edilememesi zaten çok şey gözükmüyor, imkanı gözükmüyor.” (Interview 9, S. 2)
- “Aslında Çin de artık dünyanın fabrikası olma taraftarı değil. Çünkü onların da nüfusu yaşıyor. Daha hatta dün açıklandı biliyorsunuz nüfusları çok ciddi şekilde yaşlanmaya başlamış, azalmaya başlamış. Dolayısıyla ucuz iş gücü artık eskisi gibi olmayacak. O yüzden de biz yüksek kaliteli ürünler üreteceğiz ve ihracatımızı bu şekilde. Dolayısıyla biz artık bundan sonra her şeyi Çin'den almayacağız. Avrupalılar bunun da bilincinde. Her şeyi Çin'den alamayacağımız için, bu dış ticaret açığı da kendiliğinden bir süre sonra zaten azalmaya başlayacaktır. (...) Çin artık daha yüksek kaliteli ürünler üretip bunları satmayı, bunun dışında da dünyanın geri kalanına biraz daha işte enerji için harcama yapacak, işte tarım ürünleri için harcama yapacak ve lüks tüketim için harcama yapacak. Çünkü yeni ekonomik plan kendi içindeki, kendi ülkesindeki insanların daha fazla tüketimine yönelik. Bu daha fazla tüketim de açıkçası biraz lüks tüketimi de içerecek. Dolayısıyla bu açık kendi kendine dengeye gelecek.” (Interview 9, S. 5)
- “Mevcut durumda çok da beklentileri karşılamadı açıkçası. Yani Avrupalılar için konuşuyorum. Çinliler için karşıladı mı? Evet, Çinliler için görece karşıladı. Çünkü Çinliler dediğimiz gibi en azından bu ülkelere altyapı yatırımları yaptılar ve ülkelerindeki mevcut aşırı kapasiteyi bu ülkelerde altyapı yatırımları yoluyla harcadılar. Hiçbir şey olmasa bile, onlar için, o anlamda Çinliler için başarılı olmuş oldu. Ama Avrupalılar için Kuşak ve Yol Girişimi şu an için belki Doğu Avrupa ülkelerini de biraz bu konuda geride tutuyorum, ama başat Avrupa ülkeleri için söyleyeyim, Batı Avrupa ülkeleri için söyleyeyim, çok da istenilen seviyede bir faydasını görmediler diye düşünüyorum.” (Interview 9, S. 6)
- “Dolayısıyla ben buradaki İpek Yol Projesi'nin eğer Avrupalıların kafasındaki düşünce gerçekten buysa, biz üretimi çeşitlendirelim, farklı yerlerde üretim yapalım denilirse, bunda gerçekten de en azından benim öngörmediğim şekilde, evet, biz ekonomik olarak çok farklılaşmak istiyoruz Çin'den, diyorlarsa, bu Kuşak ve Yol Girişimi'nin çok başarılı olabileceğinin önündeki en önemli engellerden birisi olacaktır.” (Interview 9, S. 6)

INTERVIEW 10:

- “Çok soğuk. Aynısı "Polar Silk Road". Polar Silk Road şimdi küresel iklim ve küresel ısınmadan dolayı artık daha fazla o kutup bölgesinden ticari gemilerin geçişini ve mesela Rotterdam Limanı'ndan Japonya'ya gemi süresinin ciddi anlamda birkaç gün kısalmasından bahsediyoruz. Bu çok güzel ama bunun bir kere o rota düzenli olarak kullanılmamış.” (Interview 10, S. 2-3)

- “Bunu özellikle belirtmek isterim. Bugün Kuzey Kutbu dediğimiz yani sonuçta bir deniz, bir kara parçası değil. UNCLOS kuralları geçerli ve Bering Boğazı'ndan geçiyor. Rusya ve biz ve bütün diğer ülkelerde NATO ülkeleri, işte Grönland, Danimarka, Norveç, Kanada, Amerika Birleşik Devletleri, Alaska'da. Hepsi NATO ülkeleri ve özellikle de o yoldaki geçilen Bering Boğazı zaten kışın kış şartlarında donabilen, hani Alaska ve Rusya arasında buz kütlesi olabilen bir yer. Burası bir stratejik geçit noktası yani İngilizce "Checkpoint" dediğimiz dar boğaz ve iki tane süper güç arasındaki bir darboğaz yani oradaki yaşanabilecek stratejik gerilimden hiç bahsedilmiyor bile.” (Interview 10, S. 3)
- “Ayrıca Hindistan'ı da hem üretim merkezi, hem de lojistik üssü, hem de birçok şeyin üreticisi ve yatırımcısı ve teknoloji merkezi olarak giderek Çin'in bir alternatifi olarak sunma çabası da orada yatıyor ki zaten Hindistan bu role bürünmeye yavaş yavaş başladı.” (Interview 10, S. 3)
- “Alman Ticaret Odası Başkanı hatta yeni geldi kendi. TOBB Üniversitesi'nde o da bunu söyledi; "Level Playing Field". Yani eğer biz Çin'le, Hindistan'la rekabet edeceksek adil şartlarda rekabet etmeliyiz. Biz bunları yaparken (...) biz daha insan haklarına uygun üretim yaparken, daha çevreci üretim yaparken bu koşulları bir de çok ciddi devlet sübvansiyonu ile Çin yani Çin ile adil koşullarla bir rekabet etmemiz mümkün değil. Adil koşullarda rekabet etmemiz lazım. Bunun için de aynı regülasyonlar herkes tarafından uygulanması lazım şeklinde bir yaklaşımları vardı.” (Interview 10, S. 5)
- “Çin'de ya da tek bir üreticide bir aksaklık olduğu zaman alternatifiniz olmuyor. Bütün her şey ona bağlı, bütün ticaret yolları ona bağlı. Mutlaka ve mutlaka alternatifler yaratmanız lazım. Bu birine karşı ve birine rağmen değildir. Bunu tamamen sistem çökmemesi üzerine yani tedarik zincirini çeşitlendirme adına yaparsınız. Bunu tedarik zincirini çeşitlendirme adına yapmak için de yeni üretim merkezleri ve yeni ticari rotalarının geliştirilmesi gerekiyor. Burada da dolayısıyla hani fırsat, yeni fırsatlar var.” (Interview 10, S. 5)

INTERVIEW 11:

- “İpek Yolu'na bir alternatif oluşturması mümkün değil. Bir de Hindistan'ın Amerika Birleşik Devletleri yanında yer alıp almayacağını henüz kestiremiyoruz biz. Yani Çin'le eskiden beri bir husumetleri var. Bu husumet dolayısıyla Amerika Birleşik Devletleri'nin yanında görünüyor ama Hindistan'ın da çok önemli bir şeyi var, ideali var. Her ülkenin olduğu gibi, dünya hakimiyeti.” (Interview 11, S. 2)

ANHANG B: INTERVIEWLEITFADEN

Themenbereich	Erzählenregung	Detailfrage
<i>Transportverbindungen der Belt and Road Initiative</i>	Wir diskutieren derzeit die Auswirkungen geopolitischer Spannungen und Konflikte im internationalen Raum auf die Handelswege und damit auch auf die Korridore der Belt and Road Initiative. Bitte schildern Sie aus Ihrer umfassenden Erfahrung, wie sich die Belt and Road Initiative im Hinblick auf die aktuellen Herausforderungen weiterentwickeln könnte.	Wie sehen Sie die möglichen Auswirkungen aktueller geopolitischer Probleme auf die Transportrouten der Belt and Road Initiative? Auf welche Route(n) könnte sich der Transportverkehr langfristig verlagern? Könnte der “Mittlere Korridor” eine Alternative zum nördlichen und südlichen Korridor darstellen? Wie hat sich der Transportverkehr zwischen Europa und China durch die Belt and Road Initiative hinsichtlich des Zeit- und Kostenaufwands entwickelt?
<i>Handelsbeziehungen zwischen China und der EU</i>	Obwohl China mittlerweile zu den wichtigsten Handelspartnern der EU gehört, lässt sich eine zunehmende Skepsis sowie eine restriktive Haltung der europäischen Länder gegenüber China und damit auch der Belt and Road Initiative feststellen. Bitte erläutern Sie, wie Sie diese Entwicklung beurteilen und welche Auswirkungen eine solche Entwicklung auf die Handelsbeziehungen zwischen China und der EU haben könnte.	Italien hat neuerdings angekündigt, aus der Initiative austreten zu wollen. Wie würde eine derartige Abwendung europäischer Länder von der Belt and Road Initiative sich auf die Handelsbeziehungen zwischen China und der EU auswirken? Die Importe der EU aus China waren bisher deutlich höher als ihre Exporte dorthin. Hat die Belt and Road Initiative diesen Trend verschärft? Wie beurteilen Sie die chinesischen Investitionen in Europa? Sind diese Investitionen im Interesse der EU?

<i>Handelsbeziehungen der EU zu Drittstaaten</i>	Die chinesische Regierung hat wiederholt ihre Absicht bekundet, Möglichkeiten der Zusammenarbeit zwischen den BRI-Ländern zu schaffen. Beschreiben Sie bitte, wie Sie die Rolle der Belt and Road Initiative in Bezug auf die Entwicklung der europäischen Handelsbeziehungen zu Drittstaaten sehen.	Inwiefern hat die Belt and Road Initiative dazu beigetragen, die Diversifizierung der Handelspartner und -märkte der EU voranzutreiben? Inwieweit würde eine mögliche Abwendung europäischer Länder von China und der Belt and Road Initiative die Bemühungen der EU um eine Diversifizierung ihrer Handelspartner und Märkte beeinflussen? Mit welchen Ländern oder Regionen könnte der Handel beeinträchtigt werden?
<i>Alternativen und Gegenprojekte zur Belt and Road Initiative</i>	Es gibt bereits Ansätze für Gegenprojekte zur Belt and Road Initiative von der US-Regierung und der Europäischen Union. Teilen Sie bitte Ihre Einschätzung darüber, was für Entwicklungen Sie zukünftig in diesem Bereich erwarten.	Ist der von der US-Regierung initiierte “India-Middle East-Europe Economic Corridor” noch umsetzbar? Könnte der “IMEC“-Korridor oder die “Global Gateway Initiative” eine Alternative zur Belt and Road Initiative darstellen?
<i>Erwartungen der europäischen Länder an die BRI</i>	Inwieweit konnten Ihrer Meinung nach die Erwartungen der europäischen Länder an die BRI erfüllt werden?	
<i>Ergänzungen</i>	Wir sind nun am Ende unseres Interviews angelangt. Gibt es noch etwas, das Sie abschließend hinzufügen möchten?	
<i>Abschied</i>	Vielen Dank für Ihre Zeit und die wertvollen Beiträge.	

ANHANG C: KODIERLEITFADEN

Kategorie	Unterkategorie	Definition	Ankerbeispiel
Transportkorridore der BRI		Stand und Entwicklung der BRI-Transportverbindungen unter Berücksichtigung aktueller Herausforderungen	“Die Bemühungen um eine Diversifizierung und Beschleunigung der Warenströme zwischen China und dem europäischen Kontinent durch den Ausbau der Straßenverbindungen und insbesondere der Schnellzugverbindungen standen im Vordergrund. Aber, wie Sie sagten, die geopolitischen Spannungen, die entstanden sind, nicht nur der Russland-Ukraine-Krieg, sondern auch Covid, haben die Suche nach einer Neustrukturierung der Lieferketten als Folge des Zusammenbruchs der Lieferketten durch Covid beschleunigt.” (Interview 5, S. 1, Original im Anhang)
	Maritimer Korridor	Investitionen Chinas im Rahmen der BRI in die maritime Konnektivität	“Ein Beispiel dafür ist der Mittelmeerhafen Piräus, in den der chinesische Staat im Rahmen der Belt and Road Initiative am meisten investiert hat und dem er eine große logistische Bedeutung beimisst. Das chinesische Staatsunternehmen COSCO hält sogar die Mehrheitsanteile am Betrieb des Hafens von Piräus.” (Interview 5, S. 2, Original im Anhang)
	Mittlerer Korridor	Mittlerer Korridor als alternative Handelsroute und die Rolle der Türkei	“Die Probleme, die in Russland, im Norden und wie Sie erwähnten, in Israel, Palästina und Jemen im Nahen Osten auftreten, stellen den Mittleren Gürtel als den umsetzbarsten, zuverlässigsten und stabilsten Gürtel heraus.” (Interview 6, S. 1, Original im Anhang)
	Nördlicher Korridor	Stand und Entwicklung des nördlichen Korridors über Russland	“Eine davon ist eine Strecke von China nach Europa über Russland und Weißrussland, die die Transsibirische Eisenbahn Russlands nutzt. Kasachstan, Russland, Weißrussland, sie nannten ihn den nördlichen Korridor. Derzeit wird ein großer Teil des Verkehrs von hier aus abgewickelt. Aber natürlich ist diese Strecke mit ernsthaften Nachteilen behaftet, da es sich um eine Steppenstraße handelt. Aufgrund der natürlichen Gegebenheiten ist hier fast 6 Monate lang kein intensiver Verkehr möglich.” (Interview 4, S. 1, Original im Anhang)

	Zugverkehr	Zugverbindungen der BRI für den Handelsverkehr zwischen China und Europa	“Denn während die Eisenbahn etwa 15 Tage benötigt, dauert die Schiffsroute etwa 45 Tage, sodass sie in diesem Sinne einen Beitrag leistet.” (Interview 8, S. 2, Original im Anhang)
	Polare Seidenstraße	Neuer Korridor über die Arktis als alternative Handelsroute	“Es ist sehr kalt. Dasselbe gilt für die "Polare Seidenstraße". Bei der "Polaren Seidenstraße" ist die Rede davon, dass Handelsschiffe aufgrund der Klimaerwärmung die Polarregionen durchqueren und beispielsweise die Schiffszeit vom Rotterdamer Hafen nach Japan um einige Tage verkürzen können. Das ist sehr gut, aber diese Route wurde bisher nicht regelmäßig genutzt.” (Interview 10, S. 2-3, Original im Anhang)
Alternativen und Gegenprojekte zur BRI		Internationale Bestrebungen zur Schaffung alternativer Handelsrouten	“Wenn es in China oder bei einem einzelnen Hersteller zu einem Ausfall kommt, haben Sie keine Alternative. Alles hängt von ihm ab, alle Handelswege hängen von ihm ab. Man muss unbedingt Alternativen schaffen, und zwar nicht gegen jemanden oder trotz jemandem. Man tut dies ausschließlich um das System nicht einbrechen zu lassen, also mit dem Ziel, die Lieferketten zu diversifizieren. Um die Lieferketten zu diversifizieren, müssen neue Produktionszentren und neue Handelswege entwickelt werden. Hier gibt es also neue Möglichkeiten.” (Interview 10, S. 5, Original im Anhang)
	India-Middle East-Europe Economic Corridor	Aktueller Stand und Erfolgsaussichten des IMEC-Korridors	“Das andere ist der Vorschlag, der von der G-20 gekommen ist. Dieser "India-Middle East Corridor", der dann bis nach Europa führen soll. Auch der kommt spät, auch der ist überwiegend bisher auf dem Papier und umfasst Länder beziehungsweise Regionen, die jetzt gerade von kriegerischen Auseinandersetzungen und diplomatischen Verwerfungen betroffen sind, sodass sich im Grunde genommen um das jetzt mal kurz Englisch zu sagen vorerst das beurteilen würde als "Dead on Arrival".” (Interview 4, S. 1, Original im Anhang)
	Global Gateway Initiative	Aktueller Stand und Erfolgsaussichten der europäischen Global Gateway Initiative	“Also im Hinblick auf die Global Gateway ist zunächst festzuhalten, sie kommt 10 Jahre zu spät. Das heißt, der Startvorteil der Neuen Seidenstraße ist etabliert.” (Interview 1, S. 2)

EU-China Handelsbeziehungen		Stand und Entwicklung der Handelsbeziehungen zwischen China und der EU vor dem Hintergrund aktueller Herausforderungen	“Es scheint derzeit nicht möglich zu sein, die Beziehungen, die Wirtschaftsbeziehungen und die Investitionsbeziehungen zwischen China und Europa so optimistisch zu bewerten, wie es noch vor einigen Jahren der Fall war.” (Interview 5, S. 1, Original im Anhang)
	Chinesische Investitionen in Europa	Investitionen chinesischer Unternehmen in den europäischen Ländern	“Es ist mittlerweile schon so, dass China in fast allen europäischen Häfen und auch den Häfen an der nordafrikanischen Küste mit einem gewissen Prozentsatz investiert ist. Die jüngste öffentliche Debatte hat es ja gerade bei Ihnen in Deutschland gegeben, wenn Sie sich erinnern, da ging es glaub ich um den Hamburger Hafen.” (Interview 2, S. 5)
	Decoupling/ De-Risking	Bewertung des Trends zum Decoupling/ De-Risking	“Und wenn wir uns die Unternehmen anschauen, ja, sie verringern ihre Abhängigkeit von China nach und nach. Einige von ihnen verlagern ihre Produktionsstätten nach Vietnam, Indien und in andere Länder, und einige von ihnen versuchen, nach Märkten zu suchen, die eine Alternative zum chinesischen Markt darstellen könnten. Aber diese werden in kleinen Schritten auf der Unternehmensebene umgesetzt. Sie sind viel weiter zurück. Mit anderen Worten: Im Gegensatz zum Alarmismus der Regierungen und Politiker sehen wir in der Geschäftswelt viel kleinere und vorsichtigere Rückschritte.” (Interview 8, S. 5, Original im Anhang)
	Handelsbilanzdefizit	Ursachen, Stand und Entwicklung des Handelsbilanzdefizits zwischen China und der EU	“Eigentlich ist China auch nicht mehr dafür, die Fabrik der Welt zu sein. Denn auch seine Bevölkerung altert. Tatsächlich wurde erst gestern bekannt gegeben, dass ihre Bevölkerung sehr ernsthaft zu altern und zu schrumpfen begonnen hat. Daher werden billige Arbeitskräfte nicht mehr vorhanden sein wie früher. Deshalb werden sie qualitativ hochwertige Produkte herstellen und auf diese Weise Exporte tätigen. Folglich werden wir nicht mehr alles aus China kaufen. Die Europäer sind sich dessen auch bewusst. Da wir nicht alles aus China kaufen können, wird dieses Außenhandelsdefizit nach einer Weile beginnen, sich zu verringern.” (Interview 9, S. 5, Original im Anhang)

	Neubewertung der China-Strategie in Europa	Überlegungen und Maßnahmen der europäischen Länder zur Neubewertung ihrer China-Strategie	“Es hat zum Beispiel eine China-Strategie gegeben der Bundesrepublik Deutschland im Bereich der Wissenschafts- und Innovationskooperation, über lange Jahre, interessanterweise. Das haben viele europäische Staaten. Aber eine gesamthafte China-Strategie der Regierung, das ist jetzt auch neu.” (Interview 2, S. 7)
	Marktzugangschancen	Chancen und Herausforderungen europäischer Unternehmen beim Zugang zum chinesischen Markt und umgekehrt	“Das betrifft die gleichen Zugangschancen. Wir haben hier einen Binnenmarkt, der es auch Nicht-EU-Ländern in erheblichem Maße erleichtert Zugangsmöglichkeiten was Handel, aber auch was Investitionen betrifft aus Nicht-EU-Ländern und dazu gehört dann auch China. China ist allerdings im Gegenzug nicht bereit, und zwar seit Jahrzehnten nicht bereit, gleiche Zugangschancen, das was im Englischen die sogenannten „Level Playing Fields“ betrifft, in China bereitzustellen.” (Interview 1, S. 4)
	Digitalität & Technologie	Entwicklungen im Bereich der Digitalisierung und Technologie	“Wenn man sich seit der Trump Ära anschaut, wie die Vereinigten Staaten mit China umgegangen sind und dann auch die Europäische Union in spezifischen von China schrittweise abzugrenzen, gerade im Hochtechnologiebereich, wenn sie an die letzten Entwicklungen denken, der “European Chips Act” und beziehungsweise der “US Chips Act” und die europäischen entsprechenden Initiativen, dann sieht man, dass es ganz eine hohe "awareness“ gibt der westlichen Staaten vor allem Europa und den Vereinigten Staaten, dass es in diesem Wettlauf um die Technologieführerschaft enger geworden ist. Und die Reaktion darauf ist, dass man zum Beispiel im Bereich der Hochtechnologie Halbleitertechnologie sich jetzt bemüht, die chinesische Seite von den fortgeschrittensten Chiptechnologien abzuschneiden. Um dadurch den Wettbewerbsvorteil der westlichen Welt und der westlichen Wirtschaft und natürlich auch des westlichen Militärs aufrechtzuerhalten.” (Interview 2, S. 1-2)

	Level Playing Field	Zustand der Wettbewerbsbedingungen zwischen China und den europäischen Ländern	“Der Präsident der Deutschen Handelskammer war sogar neulich an der TOBB-Universität gewesen. Auch er sagte dies: "Level Playing Field". Das bedeutet, wenn wir mit China und Indien konkurrieren wollen, müssen wir unter fairen Bedingungen konkurrieren. Während wir diese Dinge tun, während wir im Einklang mit den Menschenrechten produzieren, während wir umweltfreundlicher produzieren, gibt es auch China mit sehr ernsthaften staatlichen Subventionen. Es ist also nicht möglich, mit China unter fairen Bedingungen zu konkurrieren. Wir müssen unter fairen Bedingungen konkurrieren, und dafür sollten von allen die gleichen Regelungen angewandt werden. Das ist ihr Ansatz.” (Interview 10, S. 5, Original im Anhang)
Handelsbeziehungen der EU zu Drittstaaten		Bewertung der europäischen Handelsbeziehungen zu Nicht-EU-Staaten im Rahmen der BRI	“Es gibt auch keine Kooperationen in den Ländern zwischen China und Deutschland, mit denen wir jetzt kooperieren würden, weil es reiner transit eben ist. Das heißt, für uns in [Stadt] ist es kein Wirtschaftsraum, der alle Städte oder Regionen auf der Strecke vereint.” (Interview 3, S. 4)
Erwartungen der europäischen Länder an die BRI		Bewertung der Erfüllung europäischer Erwartungen an die BRI	“Aber ich denke, dass die Europäer von der Belt and Road Initiative, vielleicht lasse ich die osteuropäischen Länder in dieser Hinsicht ein wenig außen vor, aber lassen Sie es mich für die wichtigsten europäischen Länder sagen, lassen Sie es mich für die westeuropäischen Länder sagen, dass diese von der Belt and Road Initiative vorerst nicht in dem gewünschten Maße profitieren konnten.” (Interview 9, Original im Anhang)
Positionierung der europäischen Länder zur BRI		Stand und Entwicklung der Positionierung europäischer Länder zur BRI	“Die Investitionen Chinas in den osteuropäischen Ländern, einschließlich der Länder, die zur Europäischen Union gehören, wie zum Beispiel in Griechenland, im Hafen von Piräus sowie in Italien, haben die Europäische Union beunruhigt. (...) Auf dieser Karte werden sie sehen, dass die osteuropäischen Länder in die Belt and Road integriert sind, aber als Reaktion darauf, die skandinavischen und westeuropäischen Länder, insbesondere Länder wie England und Frankreich, dem Projekt nicht sehr positiv gegenüberstehen.” (Interview 7, S. 5, Original im Anhang)

	Italien	Beschluss Italiens zum Austritt aus der BRI	“Mit anderen Worten, die Europäische Union, insbesondere Akteure wie Griechenland, Italien, und sogar, wie ich sagte, Serbien, Ungarn, vielleicht einige Akteure mit gewissen politischen Affinitäten, sind sich jetzt offensichtlich darüber im Klaren, dass sie von China in dieser Hinsicht nicht so viel Unterstützung erhalten werden wie von der Europäischen Union.” (Interview 4, S. 3, Original im Anhang)
--	---------	---	--

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig und nur unter Verwendung der angegebenen Hilfsmittel angefertigt habe. Die Stellen der Arbeit, die wörtlich oder sinngemäß aus anderen Werken entnommen sind, habe ich als solche kenntlich gemacht. Diese Arbeit wurde bisher in gleicher oder ähnlicher Form keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegt und auch noch nicht veröffentlicht.

Amasya, 29.07.2024

Büşra Özduran