

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Alexander Gauland, Petr Bystron, Stefan Keuter, Matthias Moosdorf, Joachim Wundrak, Tino Chrupalla, Markus Frohnmaier, Steffen Kotré, Eugen Schmidt, René Springer und der Fraktion der AfD

Die chinesische Belt and Road Initiative und die Global Gateway Initiative der Europäischen Union

Im Jahr 2013 hat der Präsident der Volksrepublik China, Xi Jinping, die Belt and Road Initiative (BRI), auch bekannt als „Neue Seidenstraße“, vorgestellt. Dabei handelt es sich um ein transkontinentales Investitionsprogramm mit einem Gesamtvolumen von bis zu 1 Bill. Dollar, das den Auf- und Ausbau verschiedener Handelsrouten (hauptsächlich Bahnstrecken, Öl- und Gasleitungen sowie Seehäfen, vgl. <https://merics.org/de/tracker/die-vermessung-der-belt-and-road-initiative-eine-bestandsaufnahme>) vorsieht. Nach eigenem Bekunden haben der Bundesregierung in der vergangenen Wahlperiode „keine belastbaren und detaillierten Informationen“ zu konkreten Infrastrukturprojekten der Neuen Seidenstraße vorgelegen, da „die Initiative inhaltlich und geographisch nicht eindeutig definiert“ sei (Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 19/7707). Darüber hinaus besaß die Bundesregierung in der vergangenen Wahlperiode nach ihren Angaben „keine Kenntnisse darüber, ob und welche ausländischen Investitionen innerhalb Deutschlands der BRI zuzurechnen sind“ (Antwort zu Frage 2 auf Bundestagsdrucksache 19/17395).

Nach Ansicht der Fragesteller verfolgen die Bundesregierung und die Europäische Union (EU) einen dualen Ansatz als Antwort auf Chinas Neue Seidenstraße: Einerseits arbeiten sie eng mit China zusammen, um die Konnektivität zwischen der EU, Asien und China zu steigern und Handelshemmnisse abzubauen (vgl. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/MEMO_18_5804); andererseits versuchen sie, durch eigene Investitionsprogramme den Aufbau von Infrastruktur zu Land, zur See, in der Luft und im Cyberraum voranzutreiben (ebd.).

So wurde 2015 die Konnektivitätsplattform EU-China zur Abstimmung chinesischer und europäischer Interessen gegründet (https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/international-relations/eu-china-connectivity-platform_en), 2018 die EU-Asien-Konnektivitätsstrategie (vgl. <https://www.bmvi.de/DE/Themen/EU-Politik/Bi-und-multilaterale-Beziehungen-EU/Konnektivitaetsstrategie/Konnektivitaetsstrategie.html>) erarbeitet und 2021 die Global Gateway Initiative der EU (vgl. https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_de) beschlossen. Letztere, ausgestattet mit einem Gesamtvolumen von 300 Mrd. Euro für den Zeitraum 2021 bis 2027, wurde im Rahmen des vergangenen G-7-Gipfels in Elmau um weitere 300 Mrd. Dollar, die zum größten Teil von den USA aufgebracht werden sollen, erweitert (vgl. <https://www.tagesschau.de/ausland/asien/china-g7-initiative-101.html>). Medi-

enberichten zufolge solle das 600-Milliarden-Paket China „Konkurrenz machen“ (<https://www.tagesschau.de/ausland/asien/china-g7-initiative-101.html>) und den G7 „selbst Einfluss sichern“ (https://www.zeit.de/wirtschaft/2022-06/g7-gipfel-elmau-infrastrukturprogramm-entwicklungslaender?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F). In einer Publikation der Stiftung Wissenschaft und Politik heißt es, das Investitionsprogramm der G7 sei als „westlich inspiriertes Alternativprogramm“ zur Neuen Seidenstraße gedacht, welche das Land der Mitte „eindämmen soll“ (https://www.swp-berlin.org/publication/products/aktuell/2022A45_geopolitik_lieferketten.pdf, S. 4).

Der Bundesverband für Wirtschaftsförderung und Außenwirtschaft (BWA) hinterfragt „die oftmals gängige Darstellung von BRI als eines ‚chinesischen Dominanzprojektes‘ ebenso wie die sich daraus möglicherweise ergebenden politischen und wirtschaftlichen Abhängigkeiten“ und hat eine eigene Bundesfachkommission „Neue Seidenstraße“ gegründet (<https://www.kommission-seidenstrasse.de/#ueber-uns>). Der Bundesverband der Deutschen Industrie forderte bereits im Januar 2019 die Schaffung einer EU-Alternative zu Chinas Neuer Seidenstraße und die Prüfung der Anschlussfähigkeit der EU-Asien-Konnektivitätsstrategie an die BRI (vgl. Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (BDI), Grundsatzpapier China, Partner und systemischer Wettbewerber – Wie gehen wir mit Chinas staatlich gelenkter Volkswirtschaft um?, Berlin 2019).

Nach Ansicht der Fragesteller dienen die Handelsbeziehungen von Staaten immer auch als Instrument der Außen- und Sicherheitspolitik. Eine neue, vom Westen angestoßene Entwicklung ist allerdings das „friend-shoring“, also die geopolitische Einteilung und Verlagerung von Lieferketten in „vertrauenswürdige“ Länder, die gemeinsame „Werte“ teilen (https://www.swp-berlin.org/publications/products/aktuell/2022A45_geopolitik_lieferketten.pdf). Auch die Global Gateway Initiative der EU verfolgt scheinbar diesen ausschließenden Ansatz, indem „die demokratischen Werte und hohe Standards, eine gute Regierungsführung und Transparenz, Partnerschaften auf Augenhöhe sowie grüne, saubere und sichere Infrastrukturen gefördert [...] werden“ (https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_21_6433), womit implizit die Handelsbeziehungen zu Staaten, die nicht die sogenannten Werte des Westens teilen, von Handelsbeziehungen ausgeschlossen werden könnten. Die Bundesregierung hat beispielsweise im Juni 2022 mit neun weiteren Staaten (Australien, Finnland, Frankreich, Japan, Kanada, Südkorea, Schweden, Großbritannien und den USA) die Minerals Security Partnership (MSP) abgeschlossen, um Seltene Erden wie Kobalt, Lithium und Nickel unter – so das Bekunden – „grünen“ und „nachhaltigen“ Kriterien abzubauen, damit Förderung, Verarbeitung und der Transport dieser Erden aus China vermieden werden können (vgl. https://www.swp-berlin.org/publications/products/aktuell/2022A45_geopolitik_lieferketten.pdf, S. 8 und <https://www.state.gov/minerals-security-partnership/>).

In den vergangenen Jahren haben unterschiedliche Krisen und Konflikte den internationalen Handel gestört und ganze Lieferketten im eurasischen Raum ausfallen lassen. Aufgrund des russisch-ukrainischen Krieges ist der innereurasische Handel über die BRI-Landroute „Northern Corridor“ via Moskau, Minsk und Warschau nach Deutschland drastisch zurückgegangen (vgl. https://www.swp-berlin.org/publications/products/comments/2022C64_MiddleCorridor.pdf). Auch die ehemals geplante Verlängerung der russischen Breitspur (von der Slowakei nach Österreich) als Endpunkt der Seidenstraße in Zentraleuropa wurde im August 2022 gestoppt (vgl. <https://www.diepresse.com/6138100/oebb-beendet-russland-projekt>). Hinzu kommt, dass die Vereinigten Staaten von Amerika eine immer stärkere Eindämmungspolitik gegenüber China verfolgen, die von Provokationen, wie zuletzt dem Besuch von Nancy Pelosi in Taiwan (vgl.

<https://www.globaltimes.cn/page/202208/1272408.shtml>), begleitet werden. Derartige Provokationen dienen nach Ansicht der Fragesteller nicht der Konnektivitätssteigerung zwischen Europa und Asien.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat sich die Bundesregierung eine eigene Position zum derzeitigen Stand des Ausbaus der BRI im Allgemeinen und darüber hinaus der verschiedenen Routen (Polar Silk Road, Northern Corridor, Middle Corridor, Ocean Route) erarbeitet, und wenn ja, wie lautet diese?
2. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse über eine Veränderung oder Verlagerung der BRI-Landrouten (Northern Corridor und Middle Corridor) aufgrund geopolitischer Konflikte oder Instabilitäten in den Ländern, die an der BRI teilnehmen (vgl. https://www.swp-berlin.org/publications/products/comments/2022C64_MiddleCorridor.pdf), und wenn ja, welche?
3. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung dem Ausbau des Middle Corridors im Rahmen der Konnektivität und des Warenaustausches zwischen Europa und Asien zu, und fördert die Bundesregierung bzw. fördert nach Kenntnis der Bundesregierung die EU den Ausbau, und wenn ja, mit welchen Maßnahmen?
4. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung einen einheitlichen EU-Beschluss, der den EU-Mitgliedstaaten empfiehlt, kein eigenes Memorandum of Understanding (MoU) mit China abzuschließen, um damit BRI-Partnerland zu werden?
5. Hat sich die Bundesregierung eine eigene Position zum Beitritt von Portugal (MoU vom 5. Dezember 2018, vgl. <https://www.gtai.de/de/trade/china/specials/welche-laender-sind-teil-der-neuen-seidenstrasse--624812>) zur BRI gebildet, und wenn ja, wie lautet diese?
6. Hat sich die Bundesregierung eine eigene Position zum Beitritt von Italien (MoU vom 23. März 2019, vgl. <https://www.gtai.de/de/trade/china/specials/welche-laender-sind-teil-der-neuen-seidenstrasse--624812>) zur BRI gebildet, und wenn ja, wie lautet diese?
7. Hat die Bundesregierung Kenntnisse, ob chinesische Investitionen innerhalb der EU der BRI zuzurechnen sind, und wenn ja, welche?
Wenn nein, sind die Beteiligungen der chinesischen Reederei China Ocean Shipping Company (Cosco) an den europäischen Häfen von Piräus, Valencia, Zeebrügge, Rotterdam, Antwerpen, Bilbao und Vado Ligure (vgl. <https://www.spiegel.de/ausland/china-kauft-kritische-infrastruktur-in-europa-a-537a0de2-1c52-4d2e-93f9-0cf7ca100461>) nach Ansicht der Bundesregierung Projekte im Rahmen der BRI?
8. Hat die Bundesregierung Kenntnisse, ob chinesische Investitionen innerhalb Deutschlands der BRI zuzurechnen sind (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), und wenn ja, welche?
9. Wertet die Bundesregierung die anberaumte Beteiligung von Cosco an einem Terminal des Hamburger Hafenunternehmens HHLA als Investition im Rahmen der BRI (vgl. <https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/teiluntersagung-cosco-2138146>)?
10. Ist der Bundesregierung bekannt, aus welchen Gründen Cosco seine ursprüngliche Beteiligung von 30 Prozent an einem neu entstehenden Terminal des Duisburger Hafens im Juni 2022 zurückzog und an die Duisburger Hafen AG verkaufte (s. o.), und wenn ja, welche Gründe sind dies (vgl.

https://www.t-online.de/region/essen/id_100071254/cosco-hat-beteiligung-am-duisburger-hafen-heimlich-aufgegeben-duiport-aeussert-sich.html)?

11. Wann wurde die ursprüngliche Beteiligung von Cosco mit 30 Prozent an einem Terminal des Duisburger Hafens (vgl. Frage 10) nach Kenntnis der Bundesregierung beschlossen, und war die damals geschäftsführende Bundesregierung in den Entscheidungsprozess über die ursprüngliche Beteiligung eingebunden?

Wenn nein, warum war die Bundesregierung nicht, wie im Falle der anbehaltenen Beteiligung von Cosco an einem Terminal des Hamburger Hafens, eingebunden?

12. Sind der Bundesregierung die Gründe bekannt, warum die damals amtierende Bundesregierung gegebenenfalls der ursprünglichen 30-Prozent-Beteiligung von Cosco am Duisburger Hafen zugestimmt hat (bitte begründen)?
13. Wie beurteilt die Bundesregierung den derzeitigen Stand der Global Gateway Initiative der EU?
14. Haben die weltweiten EU-Delegationen, die in der jeweiligen Region im Rahmen von „Team Europe“ arbeiten, nach Kenntnis der Bundesregierung bereits konkrete Global-Gateway-Projekte in den Partnerländern ermittelt und koordiniert, und wenn ja, welche (vgl. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_21_6433)?

Wenn nein, warum nicht?

15. Hat sich die Bundesregierung eine eigene Position zu der Frage erarbeitet, in welchem Verhältnis die Global Gateway Initiative zur strategischen Partnerschaft zwischen der EU und China steht, und wenn ja, wie lautet diese?
16. Wie hoch ist der Beitrag, mit dem die Bundesregierung bilateral die „Team Europa“-Initiativen fördert (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 84 auf Bundestagsdrucksache 20/2931)?
17. Kann die Bundesregierung mittlerweile eine genaue Quantifizierung der bereitgestellten Mittel vornehmen, mit der sie sich an der Global Gateway Initiative beteiligt (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 84 auf Bundestagsdrucksache 20/2931), und wenn nein, warum nicht?
- a) Aus welchen EU-Fonds oder anderen EU-Finanzierungsinstitutionen oder Programmen sollen nach Kenntnis der Bundesregierung Projekte der Global Gateway Initiative finanziert werden (bitte aufschlüsseln)?
- b) Zu welchem Anteil werden nach Kenntnis der Bundesregierung Projekte der Global Gateway Initiative gegebenenfalls von der Europäischen Investitionsbank (EIB) zu welchen Zinssätzen finanziert?
18. Wurden im Rahmen der Reise der Bundesministerin des Auswärtigen, Annalena Baerbock, nach Kasachstan und Usbekistan am 31. Oktober 2022 von deutscher Seite konkrete „Angebote für die Zukunft [...] beispielsweise im Rahmen der EU-Global Gateway Initiative“ gemacht, und wenn ja, welche (<https://www.auswaertiges-amt.de/de/newsroom/-/2560906>)?

Wenn nein, wurden andere konkrete Vereinbarungen oder Abschlusserklärungen getroffen (bitte ggf. ausführen, welche)?

19. In welcher Höhe fördert die Bundesregierung bzw. nach Kenntnis der Bundesregierung die EU welche konkreten Infrastrukturprojekte in Kasachstan und Usbekistan mit dem Ziel der Konnektivitätssteigerung zwischen Europa und Zentralasien?
20. Welcher Anteil an den 600 Mrd. Dollar des Investitionsprogramms der G7 (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) soll nach Kenntnis der Bundesregierung von der Privatwirtschaft übernommen werden?
21. Welchen Anteil an den 600 Mrd. Dollar des Investitionsprogramms der G7 (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) übernehmen nach Kenntnis der Bundesregierung welche Staaten für welchen Zeitraumen?
22. Auf welchem Länderschlüssel basieren solche Finanzierungsanteile des Investitionsprogramms der G7 (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), und wenn keiner zugrunde liegt, auf welchen anderen Berechnungen kam es zu jenen Anteilen nach Kenntnis der Bundesregierung?
23. Welche Projekte mit welchen Summen in welchen Ländern wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bereits aus den 300 Mrd. Euro der Global Gateway Initiative für
 - a) „harte“ Konnektivität,
 - b) „weiche“ Konnektivität (vgl. <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/EU-Politik/Bi-und-multilaterale-Beziehungen-EU/Konnektivitaetsstrategie/Konnektivitaetsstrategie.html>) finanziert (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
24. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, welche Projekte mit welchen Summen in welchen Ländern bereits aus dem Anteil, den die USA im Rahmen des G7 in Elmau zur Verfügung stellen wollen (200 Mrd. Dollar, vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), finanziert werden, und wenn ja, welche?
25. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, welche Drittländer die ersten Kooperationspartner der Global Gateway Initiative werden könnten, und wenn ja, welche, und nach welchen Kriterien werden diese Länder priorisiert?
26. Welche Auswirkungen haben nach Auffassung der Bundesregierung globale Krisen wie die Corona-Pandemie oder der russisch-ukrainische Krieg auf die Konnektivität zwischen Europa und Asien, und welche Chancen für die Konnektivität zwischen Europa und Asien ergeben sich nach Ansicht der Bundesregierung gegebenenfalls aus ihnen?
27. Welche konkreten Fortschritte hat die EU nach Auffassung der Bundesregierung seit Einrichtung der Konnektivitätsplattform EU-China im Jahr 2015 erreicht bei der
 - a) Förderung der Verkehrsverbindungen zwischen der EU und China auch unter Beteiligung relevanter Drittländer,
 - b) Zusammenarbeit bei der Förderung sogenannter grüner Verkehrslösungen?
28. Hat die Bundesregierung Kenntnis von einer Liste der im Rahmen der Konnektivitätsplattform EU-China vorgelegten europäischen Verkehrsinfrastrukturprojekte (vgl. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP_17_1524), und wenn ja, ist diese öffentlich abrufbar?

29. Kann die Bundesregierung nähere Angaben zur Umsetzung der gemeinsamen Initiative des Europäischen Investitionsfonds (EIF) und Chinas Seidenstraßenfonds (Silk Road Fund (SRF)) machen (vgl. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP_17_1524), die jeweils zur Hälfte eine Investitionssumme von 500 Mio. Euro in vor allem in der EU ansässige kleine und mittlere Unternehmen (KMU) tätigen wollten?

Wurden die Gesamtmittel von 500 Mio. Euro der gemeinsamen Fondsinitiative nach Kenntnis der Bundesregierung verausgabt oder mittlerweile gegebenenfalls aufgestockt?

30. In welchem Verhältnis steht die EU-Asien-Konnektivitätsstrategie nach Ansicht der Bundesregierung zur BRI?
31. Welche konkreten Fortschritte hat die EU nach Kenntnis der Bundesregierung seit Verabschiedung der EU-Asien-Konnektivitätsstrategie im Jahr 2018 unternommen, um die Handelswege zwischen Europa und Asien
- a) zu Land,
 - b) zu Wasser und
 - c) in der Luft
- effizienter zu gestalten?
32. Welche konkreten Maßnahmen hat die EU nach Kenntnis der Bundesregierung seit Verabschiedung der EU-Asien-Konnektivitätsstrategie im Jahr 2018 unternommen, um Fortschritte bei den vier Dimensionen (vgl. <https://www.gtai.de/de/trade/eu/specials/was-ist-die-eu-konnektivitaetsstrategie--599690>)
- a) Verkehr,
 - b) Energie,
 - c) Digital,
 - d) Menschlich
- zu erreichen?
33. Welche konkreten Fortschritte hat die EU nach Kenntnis der Bundesregierung seit Verabschiedung der EU-Asien Konnektivitätsstrategie im Jahr 2018 unternommen, um die Transeuropäischen Verkehrsnetze an die Verkehrsnetze Asiens anzuschließen?
34. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung kurz-, mittel- und langfristig weitere sogenannte Konnektivitätspartnerschaften mit Drittländern geplant, wenn ja mit welchen, und zu welchem Zeitpunkt?
35. Inwieweit haben die Leitlinien der Bundesregierung zum Indopazifik (vgl. <https://www.auswaertiges-amt.de/blob/2380500/33f978a9d4f511942c241eb4602086c1/200901-indo-pazifik-leitlinien--1--data.pdf>) die EU-Asien Konnektivitätsstrategie beeinflusst?
36. Inwieweit konnte nach Kenntnis der Bundesregierung die EU ihre Kontakte zu China im Bereich Frieden und Sicherheit seit 2019 weiter ausbauen (vgl. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52019JC0005&from=de>, S. 13)?

37. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in Fragen der „Gewährleistung von ausgewogenen Handels- und Wirtschaftsbeziehungen“ und des „Marktzugang[s] und dem Investitionsumfeld in China“ (ebd.) konkrete Fortschritte seit dem EU-China-Gipfel vom 1. April 2022 erreicht, und wenn ja, welche?
Wenn nein, aus welchen Gründen nicht?
38. Ist der Wortlaut des umfassenden Investitionsabkommens zwischen der EU und China bereits fertiggestellt (vgl. <https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/eu-china-investitionsabkommen-1834304>), und wenn nein, wie ist der aktuelle Stand?
39. Hat sich die Bundesregierung eine eigene Position zum Konzept des „friend-shoring“ erarbeitet, und wenn ja, wie lautet diese, und welche Bedeutung misst die Bundesregierung ihm für die eigene Handelspolitik bei?
40. Hat sich die Bundesregierung eine eigene Position Konzept des „reshoring“ erarbeitet, und wenn ja, welche, und welche Bedeutung misst sie ihm für die eigene Handelspolitik bei?
41. Hat sich die Bundesregierung eine eigene Position zum Konzept des „friend-shoring“ erarbeitet, und wenn ja, welche, und hält die Bundesregierung dies angesichts der geographischen Verteilung von Rohstoffen in der Welt für ein tragfähiges Konzept?

Berlin, den 28. November 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

