

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Alexander Gauland, Petr Bystron, Stefan Keuter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 20/4846 –**

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

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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](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/tranport-themes/international-relations/eu-china-connectivity-platform\\_en](https://transport.ec.europa.eu/tranport-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/s-tronger-europe-world/global-gateway\\_de](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/s-tronger-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>). Medienberichten zufolge solle das 600-Milliarden-Paket China „Konkurrenz machen“ (<https://www.tagesschau.de/ausland/asien/china-g7-initiative-101.html>) und den G 7 „selbst Einfluss sichern“ ([https://www.zeit.de/wirtschaft/2022-06/g7-gipfel-elmau-infrastrukturprogramm-entwicklungslaender?utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F](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 G 7 sei als „westlich inspiriertes Alternativprogramm“ zur Neuen Seidenstraße gedacht, welche das Land der Mitte „eindämmen soll“ ([https://www.swp-berlin.org/publications/products/aktuell/2022A45\\_geopolitik\\_lieferkette\\_n.pdf](https://www.swp-berlin.org/publications/products/aktuell/2022A45_geopolitik_lieferkette_n.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](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](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](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](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/202208/12724>

08.shtml), begleitet werden. Derartige Provokationen dienen nach Ansicht der Fragesteller nicht der Konnektivitätssteigerung zwischen Europa und Asien.

### Vorbemerkung der Bundesregierung

Die „Belt and Road Initiative“ (BRI) ist ein im Jahr 2013 ins Leben gerufenes multidimensionales außen- und wirtschaftspolitisches Instrument der Volksrepublik China. Es handelt sich dabei um einen umfassenden Ansatz zur Verbesserung der Konnektivität zwischen China und den Zielländern von BRI-Investitionen, der neben einer wirtschaftlichen und entwicklungspolitischen Dimension auch eine außen- und sicherheitspolitische strategische Bedeutung zukommt. Insbesondere erhöht die Volksrepublik China durch die BRI ihren außenpolitischen Einfluss in den Empfängerländern. Im Übrigen wird zur BRI auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 83 bis 93 der Großen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/20346 und auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AFD auf die Bundestagsdrucksache 19/17395 verwiesen.

Die BRI ist kein konkretes Programm, das von der chinesischen Regierung in allen Details ausbuchstabiert wurde. Sie entfaltet vor allem deshalb Wirkung, weil alle chinesischen Akteure, neben staatlichen Institutionen und Unternehmen auch private Unternehmen, gehalten sind, ihren Anteil zur BRI zu leisten. Das gilt im Besonderen für Unternehmen im Infrastruktursektor. Selbst konkrete Projekte einzelner Akteure sind daher häufig nicht eindeutig der Initiative zuzuordnen. Hinzu kommt die über die Jahre gewachsene geografische und thematische Breite der Initiative; eine trennscharfe Zuordnung ist damit noch komplexer geworden. Auch ist für den Beitritt kein formalisiertes Verfahren bekannt. Daher sind chinesische Aussagen über BRI-Mitgliederzahlen differenziert zu betrachten. Thematisch hat sich die BRI über die Jahre neue Themenfelder wie den digitalen Raum („Digital Silk Road“) und Gesundheitsinfrastruktur („Health Silk Road“) erschlossen.

All dies erschwert es, einen Überblick über alle zur BRI zählenden Projekte zu erhalten.

Die Bundesregierung hat entschieden, sich nicht an der BRI zu beteiligen. Andere EU-Staaten haben zum Teil entsprechende Vereinbarungen mit China unterzeichnet.

Mit der „EU-Asien-Konnektivitätsstrategie“ (EU Strategy on Connecting Europe and Asia) haben der Europäische Auswärtige Dienst und die Europäische Kommission im Jahr 2018 einen Ansatz zur Verbesserung der globalen Konnektivität vorgelegt ([https://www.eeas.europa.eu/node/50708\\_en](https://www.eeas.europa.eu/node/50708_en)). Ziel der Strategie ist der regelbasierte und nachhaltige Ausbau von Konnektivität („smart, green & sustainable“) durch Infrastrukturausbau. Diese wird nun in Global Gateway überführt. Die Bundesregierung unterstützt diesen Ansatz.

In Bezug auf die Fragen betreffend Global Gateway wird über die untenstehenden Antworten hinaus auf die Antwort der Bundesregierung zu der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/2876 verwiesen.

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?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

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](https://www.swp-berlin.org/publications/products/comments/2022C64_MiddleCorridor.pdf)), und wenn ja, welche?

Der völkerrechtswidrige russische Angriffskrieg gegen die Ukraine hat, neben anderen geopolitischen Entwicklungen, gravierende Auswirkungen auf Transportrouten. Darüber hinaus wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

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?

Der eurasische Landtransport als sogenannter mittlerer Korridor hat aufgrund des völkerrechtswidrigen Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine an Bedeutung zugenommen.

Die Europäische Kommission hat zur Stärkung des mittleren Korridors eine Reihe von Projekten in der Region im Rahmen von Team Europe-Initiativen (TEI) vereinbart. Mit Kasachstan wurde eine Vereinbarung zur Zusammenarbeit bei Rohstoffgewinnung, der Entwicklung des Batteriesektors und der Produktion von grünem Wasserstoff geschlossen. Zur Verbesserung der digitalen Konnektivität der Region unterstützt die Europäische Kommission den Bau von Satellitenbodenstationen in Kasachstan, Kirgisistan, Tadschikistan und Usbekistan. Die Bundesregierung unterstützt den Ausbau des Mittleren Korridors seit 2019 durch ein Projekt zur Stärkung der Hafeninfrastuktur im Kaspischen Meer und im Schwarzen Meer, das durch die OSZE umgesetzt wird.

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?

Die Fragen 4 bis 6 werden zusammen beantwortet.

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

Grundsätzlich steht es jedem EU-Mitgliedstaat frei, im Rahmen seiner souveränen Außenpolitik völkerrechtlich bindende Verträge und Abkommen und nicht bindende Absichtserklärungen mit anderen Staaten abzuschließen. Alle Regelungsbereiche, die nicht auf die Union übertragen wurden, verbleiben in der ausschließlichen Zuständigkeit der Mitgliedstaaten. Nur wenn die EU über eine ausschließliche Außenkompetenz verfügt oder insofern sie von einer geteilten

Kompetenz Gebrauch gemacht hat, ist es den Mitgliedstaaten verwehrt, eigene Abkommen zu schließen.

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>)?

Die Fragen 7 bis 9 werden zusammen beantwortet.

Als offene und investitionsfreundliche Volkswirtschaften ziehen Deutschland und die EU zahlreiche ausländische Investitionen, auch im Infrastruktursektor, an. Viele davon wurden auch von chinesischen Unternehmen getätigt. Zur Einschätzung, welche Investitionen der BRI zugerechnet werden können, wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

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

Der Bundesregierung sind die Gründe für Entscheidungen des Unternehmens COSCO nicht bekannt.

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 anberaumten 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)?

Die Fragen 11 und 12 werden zusammen beantwortet.

Die Bundesregierung prüft Investitionen nur soweit der gesetzliche Anwendungsbereich eröffnet ist. Bei der Investition in ein Terminal des Duisburger Hafens handelte es sich um eine Neugründung, für die der gesetzliche Anwendungsbereich der Investitionsprüfung nicht eröffnet war. Die Bundesregierung hat keine Kenntnis, wann COSCO seine Investitionsentscheidung getroffen hat.

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](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_21_6433))?  
Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 13 und 14 werden zusammen beantwortet.

Die Bundesregierung bewertet die jüngsten Fortschritte bei der Umsetzung von Global Gateway positiv, insbesondere das Aufsetzen der Verwaltungsstrukturen für Global Gateway, die Ankündigung von ersten Leuchtturmprojekten durch die Europäische Kommission Ende September 2022 sowie zuletzt im Vorfeld des EU-ASEAN Gipfels im Dezember 2022 und die Ankündigung weiterer Projekte als Beitrag von Global Gateway zur G7-Partnerschaft für globale Infrastruktur und Investitionen (PGII). Darüber hinaus fand am 11. Dezember 2022 das erste Treffen des Global Gateway Board in Brüssel unter Teilnahme der Bundesministerin des Auswärtigen statt ([https://ec.europa.eu/Commission/presscorner/detail/en/ip\\_22\\_7656](https://ec.europa.eu/Commission/presscorner/detail/en/ip_22_7656)).

Die Arbeiten der Europäischen Kommission und der EU-Delegationen zur Ermittlung und Koordinierung von Global Gateway Projekten dauern an. Die Bundesregierung unterstützt diese Arbeiten und steht dazu mit der Europäischen Kommission in engem Austausch. Die Kommission hat eine erste Reihe von Leuchtturmprojekten angekündigt, die im Rahmen von „Team Europe“ umgesetzt werden sollen:

- ein Wasserkraftwerk in Rogun in Tadschikistan,
- ein Projekt zur Erzeugung von grünem Wasserstoff in Chile,
- ein Projekt zur Erzeugung von grünem Wasserstoff und zur Förderung von kritischen Rohstoffen in Namibia,
- der Ausbau des Hafens von Maio/Mindelo in Kap Verde,
- der Aufbau der Herstellung von Impfstoffen in Ghana, Nigeria, Ruanda, Senegal und Südafrika.

Weitere Leuchtturmprojekte auch im digitalen Bereich sind geplant und werden folgen. Daneben verfolgt die Europäische Kommission eine Vielzahl kleinerer Projekte im Rahmen von Team Europe-Initiativen.

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?

Es besteht aus Sicht der Bundesregierung kein unmittelbarer Zusammenhang.

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)?

Die Bundesregierung unterstützt sowohl im Rahmen des regulären deutschen Beitrags zum EU-Haushalt (der deutsche Anteil beträgt ca. 24 Prozent, siehe [www.bundesfinanzministerium.de/content/de/standardartikel/themen/europa/europapolitische-rolle-des-bmf.html](http://www.bundesfinanzministerium.de/content/de/standardartikel/themen/europa/europapolitische-rolle-des-bmf.html)) als auch im Rahmen von eigenen bilateralen Vorhaben zahlreiche Team Europe-Initiativen (das heißt gemeinsame Ansätze von EU-Institutionen und EU-Mitgliedstaaten), die laut Vorstellung der Europäischen Kommission ein zentrales Vehikel zur Umsetzung der Global Gateway Initiative sind. Eine genaue Quantifizierung der bereitgestellten Mittel ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

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)?

Die Fragen 17 und 17a werden zusammen beantwortet.

Die Finanzierung von Global Gateway setzt sich zusammen aus Mitteln des mehrjährigen Finanzrahmens, insbesondere des Instruments für Nachbarschaft, Entwicklungszusammenarbeit und internationale Zusammenarbeit (NDICI), des dort verorteten Europäischen Fonds für nachhaltige Entwicklung Plus (EFSD+), des Instruments für Heranführungshilfe (IPA III), Interreg, InvestEU und Horizon Europe. Darüber hinaus ist die Beteiligung der Privatwirtschaft vorgesehen und erwünscht.

Für die Aufschlüsselung der Finanzierung verweist die Bundesregierung auf die Antwort zu den Fragen 8 bis 10 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/2876.

- b) Zu welchem Anteil werden nach Kenntnis der Bundesregierung Projekte der Global Gateway Initiative gegebenenfalls von der Europäischen Investitionsbank (EIB) zu welchen Zinssätzen finanziert?

Infrastrukturaktivitäten sind traditionell ein wichtiger Bereich des Portfolios der Europäischen Investitionsbank (EIB), welche somit im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit zu Global Gateway beitragen wird. Die genauen Modalitäten der erweiterten Zusammenarbeit zwischen der Kommission und der EIB bei der Finanzierung von Projekten der Global Gateway Initiative stehen noch nicht fest. Es wurden in diesem Rahmen noch keine konkreten Projekte zwischen der Kommission und der EIB vereinbart.

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)?

Im Rahmen der Reise der Bundesministerin des Auswärtigen, Annalena Baerbock, nach Kasachstan und Usbekistan wurde vereinbart, für die Zukunft eine engere bilaterale Zusammenarbeit sowohl zwischen Deutschland und Usbekistan als auch zwischen Deutschland und Kasachstan anzustreben.

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?

Die Bundesregierung finanziert direkt keine einzelnen Infrastrukturprojekte in den beiden Staaten mit dem alleinigen Ziel der Konnektivitätssteigerung zwischen Europa und Zentralasien. Die Bundesregierung fördert allerdings im multilateralen Rahmen und im Rahmen der EU-Bestrebungen, die globale Konnektivität und den Ausbau der Konnektivität zwischen Europa und Zentralasien, beispielsweise in Kasachstan durch die Beteiligung der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBRD) an der laufenden Errichtung des Großen Almatiner Autobahnringes (BAKAD) oder die gemeinsame Studie von EU und EBRD zu nachhaltigen Transportrouten zwischen Zentralasien und dem Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-T). Schwerpunkt der Studie liegt auf dem sogenannten Mittleren Korridor (transkaspische Route) unter Umgehung Russlands. Ergebnisse sollen im Sommer 2023 vorgelegt werden (siehe auch Antwort zu Frage 3).

20. Welcher Anteil an den 600 Mrd. Dollar des Investitionsprogramms der G 7 (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 G 7 (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) übernehmen nach Kenntnis der Bundesregierung welche Staaten für welchen Zeitrahmen?

Die Fragen 20 und 21 werden zusammen beantwortet.

Eine Aufschlüsselung der eingeplanten Privatsektormittel liegt der Bundesregierung nicht vor.

Im Rahmen der G7-Partnerschaft für globale Infrastruktur und Investitionen (PGII) hat die G7 auf dem Gipfel im Juni 2022 das Ziel angekündigt, gemeinsam in den kommenden fünf Jahren 600 Mrd. US-Dollar an öffentlichen und privaten Investitionen zu mobilisieren, wobei ein Schwerpunkt auf hochwertiger Infrastruktur liegt. Der europäische Beitrag zu diesem Finanzierungsziel wird über die EU-Konnektivitätsstrategie Global Gateway (300 Mrd. Euro) erbracht werden. Hierzu sowie zum Beitrag einzelner anderer G7-Mitglieder wird auf das Protokoll der Pressekonferenz der betreffenden Veranstaltung im Rahmen des G7-Gipfels in Elmau verwiesen ([g7germany.de](https://www.g7germany.de)).

22. Auf welchem Länderschlüssel basieren solche Finanzierungsanteile des Investitionsprogramms der G 7 (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), und wenn keiner zugrunde liegt, auf welchen anderen Berechnungen kam es zu jenen Anteilen nach Kenntnis der Bundesregierung?

Für die G7-Partnerschaft für globale Infrastruktur und Investitionen (PGII) liegt kein Länderschlüssel vor. Auf die Antwort zu den Fragen 20 und 21 wird verwiesen.

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
- „harte“ Konnektivität,
  - „weiche“ Konnektivität (vgl. <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/EU-Politik/Bi-und-multilaterale-Beziehungen-EU/Konnektivitaetsstrategie/Konnektivitaetsstrategie.html>)
- finanziert (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Bei der genannten Summe von 300 Mrd. Euro handelt es sich um eine Zielmarke an Investitionen, die insgesamt durch die Global Gateway Initiative der EU mobilisiert werden sollen. Dazu zählen auch Investitionen des Privatsektors, die durch die Global Gateway Initiative unterstützt oder ermöglicht werden. Eine klare Aufteilung einzelner Projekte in ausschließlich „harte“ bzw. „weiche“ Konnektivität ist nicht möglich, da „harte“ Bestandteile grundsätzlich von „weichen“ Elementen begleitet werden. Eine vollständige Aufschlüsselung der bereits finanzierten Projekte liegt der Bundesregierung nicht vor. Die folgende Aufschlüsselung der zu den Fragen 13 und 14 genannten Leuchtturmprojekte erfolgt im Sinne der Transparenz und dient einer möglichst umfassenden Beantwortung der Frage: Laut Informationen der Europäischen Kommission wurden bisher rund 1 Mrd. Euro für die Impfstoffproduktion in Ghana, Nigeria, Ruanda, Senegal und Südafrika und 17 Mio. Euro für einen Teil des Hafenausbauprojekts in Kap Verde finanziert. Weiterhin sind 20 Mio. Euro für Wasserstoffprojekte in Chile und über 50 Mio. Euro für kritische Rohstoffe und Wasserstoff in Namibia geplant. Für das Wasserkraftwerk in Tadschikistan mit einem Projektvolumen in Höhe von 5 Mrd. Euro sind bis zu 55 Mio. Euro für Garantien und Mittel für Energiesektorreformen und Trainingsmaßnahmen vorgesehen. Für das Global Gateway Investitionspaket Afrika-Europa, das ein Gesamtvolumen von 150 Mrd. Euro erreichen soll, sind laut Informationen der Europäischen Kommission bereits 23,5 Mrd. Euro in Projekten verplant, zum Beispiel für regionale Glasfaserkabel sowie den Ausbau von Verkehrskorridoren und grüner Energie. Die geplanten Beiträge aus Global Gateway in der ASEAN Region werden von der Europäischen Kommission aktuell auf rund 10 Mrd. Euro beziffert.

24. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, welche Projekte mit welchen Summen in welchen Ländern bereits aus dem Anteil, den die USA im Rahmen des G 7 in Elmau zur Verfügung stellen wollen (200 Mrd. Dollar, vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), finanziert werden, und wenn ja, welche?

Auf die durch die US-amerikanische Regierung öffentlich zur Verfügung gestellten Informationen zu einzelnen Projekten wird verwiesen (<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2022/06/26/fact-sheet-president-biden-and-g7-leaders-formally-launch-the-partnership-for-global-infrastructure-and-investment/>).

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?

Teil von Global Gateway sind zahlreiche Team Europe-Initiativen in rund 90 Ländern weltweit. Die Bundesregierung legt besonderen Wert darauf, dass Projekte den Zielländern nachhaltige Alternativen eröffnen. Dabei sollen besonders Länder einbezogen werden, die einseitige Abhängigkeiten reduzieren sowie Handels- und Investitionsbeziehungen diversifizieren wollen, sowie Länder, die sich für Demokratie und gute Regierungsführung entschieden haben. Die Projektländer, in denen die ersten durch die Europäische Kommission angekündigten Leuchtturmprojekte implementiert werden sollen, sind Chile, Ghana, Kap Verde, Namibia, Nigeria, Ruanda, Senegal, Südafrika und Tadschikistan.

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?

Der völkerrechtswidrige russische Angriffskrieg gegen die Ukraine und die Corona-Pandemie zeigen die weitreichenden Auswirkungen globaler Krisen, bspw. auf globale Transportrouten. Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

Global Gateway bietet Europa die Möglichkeit, eine engere wirtschaftliche Zusammenarbeit mit Drittstaaten zu etablieren und politische Partnerschaften zu stärken. Dabei können einseitige Abhängigkeiten beispielsweise durch Herstellung alternativer Verkehrswege reduziert werden. Die nachhaltige Ausgestaltung solcher und anderer neuer Infrastrukturprojekte stellt einen wesentlichen Mehrwert dar.

27. Welche konkreten Fortschritte hat die EU nach Auffassung der Bundesregierung seit Einrichtung der Konnektivitätsplattform EU-China im Jahr 2015 erreicht bei der
- Förderung der Verkehrsverbindungen zwischen der EU und China auch unter Beteiligung relevanter Drittländer,
  - 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](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP_17_1524)), und wenn ja, ist diese öffentlich abrufbar?

Die Fragen 27 und 28 werden zusammen beantwortet.

Die Konnektivitätsplattform EU-China wurde gegründet mit dem Ziel des Erfahrungsaustauschs und der Prüfung von möglichen Synergien aus beidseitig geplanten Infrastrukturmaßnahmen. Eine Liste der ursprünglich geplanten Projekte ist der Bundesregierung bekannt (abrufbar unter: <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2019-11/eu-china-connectivity-platform-projects-2019.pdf>).

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](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?

Der staatliche chinesische Seidenstraßenfonds (SRF) und der Europäische Investitionsfonds (EIF) haben im Rahmen der genannten gemeinsamen Initiative jeweils 220 Mio. Euro, das heißt insgesamt 440 Mio. Euro, in Private-Equity- und Risikokapitalfonds investiert. Weitere 60 Mio. Euro wurden nicht verausgabt. Eine Aufstockung der Gesamtmittel ist nicht erfolgt.

30. In welchem Verhältnis steht die EU-Asien-Konnektivitätsstrategie nach Ansicht der Bundesregierung zur BRI?

Es besteht kein unmittelbarer Zusammenhang zwischen der EU-Asien-Konnektivitätsstrategie und der Belt and Road Initiative.

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
- zu Land,
  - zu Wasser und
  - 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>)
- Verkehr,
  - Energie,
  - Digital,
  - Menschlich
- zu erreichen?

Die Fragen 31 und 32 werden zusammen beantwortet.

Mit der Gemeinsamen Mitteilung „Förderung der Konnektivität zwischen Europa und Asien – Elemente einer EU-Strategie“ präsentierte die Europäische Kommission am 19. September 2018 ihren Ansatz zur Förderung der interkontinentalen Konnektivität, um der wachsenden wirtschaftlichen und politischen Bedeutung Asiens Rechnung zu tragen. Über einzelne Konnektivitätspartnerschaften sollte die Strategie zur besseren Steuerung des Personen-, Waren-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehrs beitragen. Ein erstes diesbezügliches Abkommen wurde im September 2019 mit Japan geschlossen, eine weitere Partnerschaft folgte im Mai 2021 mit Indien.

Die Konnektivitätsstrategie wurde in Global Gateway überführt. Darüber hinaus wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

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?

Im Rahmen der derzeit laufenden Überarbeitung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, ist seitens der EU eine indikative Ausdehnung des transeuropäischen Verkehrsnetzes auf folgende Drittländer bzw. Regionen vorgesehen: Armenien, Aserbaidschan, Georgien, Island, Liechtenstein, Moldau, Norwegen, Schweiz, Türkei, Ukraine und Westbalkanregion.

34. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung kurz-, mittel- und langfristig weitere sogenannte Konnektivitätspartnerschaften mit Drittländern geplant, wenn ja mit welchen, und zu welchem Zeitpunkt?

Über die bestehenden Partnerschaften der EU mit Japan, Indien und den ASEAN-Mitgliedstaaten hinaus, sind der Bundesregierung keine weiteren Planungen sogenannter Konnektivitätspartnerschaften mit Drittländern bekannt.

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?

Die EU-Asien-Konnektivitätsstrategie wurde am 19. September 2018 mit einer Gemeinsamen Erklärung der Europäischen Kommission und der Hohen Vertreterin der Union für Außen- und Sicherheitspolitik veröffentlicht. Die Leitlinien der Bundesregierung zum Indo-Pazifik (<https://www.auswaertiges-amt.de/blob/2380500/33f978a9d4f511942c241eb4602086c1/200901-indo-pazifik-leitlinie-n--1--data.pdf>) von 2020 nehmen auf die EU-Asien-Konnektivitätsstrategie Bezug.

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=C\\_ELEX:52019JC0005&from=de](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=C_ELEX:52019JC0005&from=de), S. 13)?

Der Ausbau von Kontakten nach China wurde durch die Pandemie und Chinas restriktive COVID-Politik erschwert, die Bemühungen halten jedoch an und werden mit der Öffnung Chinas auch für Reisen aus Europa fortgesetzt.

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?

Die Bundesregierung setzt sich gegenüber China bilateral und in Abstimmung mit der Europäischen Kommission mit Nachdruck für Wirtschafts- und Handelsbeziehungen ein, die auf reziproker Marktöffnung, fairen Wettbewerbsbedingungen und Gleichbehandlung basieren.

In diesem Rahmen unterstützt sie die Bemühungen der EU zur Herstellung von Reziprozität. Jüngst wurde das neue Internationale Beschaffungsinstrument der EU (IPI) und die Verordnung über den Binnenmarkt verzerrende drittstaatliche Subventionen verabschiedet. Die laufenden Trilogverhandlungen bezüglich des neuen Instruments der EU gegen wirtschaftlichen Zwang werden eng von der Bundesregierung begleitet.

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?

Das Investitionsabkommen wurde auf Grund der chinesischen Sanktionen gegen Abgeordnete des EU-Parlaments noch nicht ratifiziert (siehe auch <https://www.europarl.europa.eu/news/de/press-room/20210517IPR04123/abgeordnete-lehnen-jedes-abkommen-mit-china-ab-solange-die-sanktionen-bestehen>).

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 „re-shoring“ 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?

Die Fragen 39 bis 41 werden zusammen beantwortet.

Die Pandemie und der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine haben deutlich aufgezeigt, dass eine Diversifizierung von Lieferketten wichtig ist. Dabei geht es nicht um die Abkopplung von anderen Staaten, sondern darum, einseitige Abhängigkeiten in strategischen Bereichen zu reduzieren. Die wirtschaftliche Abwägung der beteiligten Unternehmen spielt hier eine wesentliche Rolle. Die Bundesregierung unterstützt die Unternehmen bei Auslandsinvestitionen mit den Instrumenten der Außenwirtschaftsförderung und schafft entsprechende Anreizstrukturen.





