



universität
wien

MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

**„Die chinesische Seidenstraße und Ihre Auswirkungen
auf die Außenwirtschaftspolitik der EU“**

Untertitel: Ökonomische, geopolitische und sicherheitspolitische Bedeutung
der BRI am Beispiel Deutschlands.

verfasst von / submitted by
Munkhtuya Bauer-Batsaikhan

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Master of Arts (MA)

Wien, 2026 / Vienna, 2026

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

UA 066 824

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

Masterstudium Politikwissenschaft

Betreut von / Supervisor:

Doz. Dr. Gernot Stimmer

Abstract

Die Belt and Road Initiative (BRI), die 2013 vom chinesischen Staatpräsidenten Xi Jinping angekündigt wurde, stellt gemeinsam mit der Strategie Made in China 2025 einen zentralen Pfeiler der chinesischen Wirtschafts- und Investitionspolitik dar. Durch umfangreiche Infrastrukturprojekte in Asien, Europa und Afrika verfolgt China das Ziel, seine globalen Handelsrouten auszubauen und seinen wirtschaftlichen Einfluss im Ausland, einschließlich der Europäischen Union, zu stärken. Vor diesem Hintergrund untersucht die vorliegende Arbeit die ökonomischen, geopolitischen und sicherheitspolitischen Auswirkungen der BRI auf die Außenwirtschaftspolitik der EU. Methodisch unterstützt sich die Analyse auf theoretische Ansätze der internationalen politischen Ökonomie sowie auf eine Fallstudie zur deutschen Außenwirtschaftspolitik im Kontext der BRI. Ergänzend wird ein Ablaufmodell eingesetzt, das eine systematische Strukturierung und Bewertung der empirischen Ergebnisse ermöglicht. Die Arbeit identifiziert sowohl Chancen als auch Risiken der Initiative für die EU, analysiert europäische Reaktionen wie das „Global Gateway“ und diskutiert langfristige Implikationen für die strategische Positionierung der Union. Abschließend werden langfristige Auswirkungen der BRI auf die EU-Außenwirtschaftspolitik bewertet und Empfehlungen für die europäische sowie die deutsche Politik formuliert.

DANKSAGUNG

Ich danke meinem Betreuer, Herrn Doz. Dr. Gernot Stimmer, herzlich für seine umfassende Unterstützung bei dieser wissenschaftlichen Arbeit, für sein wertvolles Feedback sowie für sein großes Interesse an meinem Forschungsthema.

Von ganzem Herzen danke ich meiner Mutter, die mich während des gesamten Studiums unermüdlich unterstützt und stets ohne Zweifel an mich geglaubt hat. Mein besonderer Dank gilt auch meinem Ehemann Franz ohne seine Hilfe, Geduld und seinen Rückhalt hätte ich diese Arbeit nicht erfolgreich abschließen können.

Ebenso möchte ich dem Institut für Politikwissenschaft danken, das mir diesen Bildungsweg ermöglicht hat.

Inhalt

1. Einleitung.....	1
1.1 Fragestellungen & Thesen	2
1.2 Bedeutung der Belt and Road Initiative für die globale Wirtschaft und EU	3
2. Theoretische und methodische Grundlagen.....	6
2.1 Begriffsbestimmungen	6
2.1.1 Offshoring, Reshoring, Nearshoring & Friendshoring.....	7
2.1.2 Diversifizierung, De-Risking & De-Coupling.....	7
2.2 Vorstellung der angewandten Theorien.....	8
2.2.1 Theorie der Hegemonialen Stabilität	8
2.2.2 Neorealismus	9
2.2.3 Theorie der Interdependenz.....	10
2.3 Methodik.....	10
2.3.1 Methodischer Ansatz.....	11
2.3.2 Mehrdimensionale Politik-Analyse	13
2.3.2.1 Politics.....	13
2.3.2.2 Policy.....	14
2.3.2.3 Polity.....	14
2.3.3 Fallstudie.....	15
3. Historischer Kontext / Belt and Road Initiative im Detail.....	15
3.1 Entwicklung & Ziele der BRI bis Dato.....	16
3.2 Strategische Ausrichtung und Projekte in Europa	19
3.2.1 Der Hafen von Piräus.....	21
3.2.2. Die Pelješac-Brücke.....	22
4. Auswirkungen der BRI auf die Außenwirtschaftspolitik der EU	23
4.1 Ökonomische Chancen und Risiken.....	23
4.1.1 Risiken.....	24
4.1.1.1 Verschuldung von Drittländern & Verlust strategischer Sicherheiten.....	24
4.1.1.2 Technologietransfer & geistiges Eigentum	25
4.1.1.3 Risiken für die Widerstandsfähigkeit der Wertschöpfungskette	25
4.1.2 Chancen.....	26
4.1.2.1 Verbesserung der Konnektivität und der Güterströme	27
4.1.2.2 Kooperation in Wissenschaft & Forschung	28
4.2 Geopolitische Implikationen und Einflussnahme	28
5. Reaktionen der EU auf die BRI.....	29
5.1 EU-Strategien und Initiativen: "Global Gateway" und andere Projekte.....	32
5.2 Kooperation und Konkurrenz mit China	35

5.2.1 Die EU-China Konnektivitätsplattform	37
5.2.2 Bilaterales Investitionsabkommen	38
5.2.3 De-Risking als Teil der EU-Chinapolitik	41
5.2.4 Off-Shoring, Re-Shoring, Near-Shoring	44
6. Fallstudie am Beispiel der BRD	45
6.1 Phase I	47
6.2 Phase II	50
6.3 Phase III	52
6.4 (Außen)wirtschaftspolitische Positionierung hinsichtlich BRI	53
6.4.1 Teilbeteiligung der Cosco am Containerterminal Tollerort (CTT)	55
6.4.2 Der Fall Elmos	57
7. Operationalisierung des Ablaufmodells nach Waldhart	59
7.1 Materialanalyse	67
7.1.1 Elemente für eine neue China-Strategie der EU vom 22. Juni 2016	67
7.1.2 Eröffnungsrede von Xi Jinping beim ersten Belt and Road Forum for International Cooperation Mai 2017	68
7.1.3 Rede des Bundesministers des Auswärtigen bei der Münchner Sicherheitskonferenz Februar 2018	69
7.1.4 Gastkommentar von Shi Mingde im Handelsblatt vom 9./10./11. März 2018	69
7.1.5 Strategiepapier der EU-Kommission „EU-China – Ein Strategischer Ausblick“ vom 12. März 2019	70
7.1.6 Rede der Bundesministerin des Auswärtigen bei der Auftaktveranstaltung zur Entwicklung einer Nationalen Sicherheitsstrategie am 18. März 2022	70
7.1.7 Rede zu den Beziehungen zwischen der EU und China vor dem Mercator Institute for China Studies und dem European Policy Centre am 30. März 2023	71
7.1.8 Rede der Bundesministerin des Auswärtigen bei MERICS zur Zukunft der deutschen Chinapolitik am 13. Juli 2023	72
7.1.9 Regierungserklärung von Bundeskanzler Friedrich Merz zur neuen Bundesregierung vor dem Deutschen Bundestag am 14. Mai 2025	73
7.2 Diskussion der Ergebnisse	74
8. Langfristige Auswirkungen der BRI auf die Außenwirtschaftspolitik der EU....	75
8.1 Reduzierte Transportkosten für die EU	76
8.2 Effekte eines Freihandelsabkommens mit den BRI-Ländern auf EU-Handel	77
8.3 Handelsgewinne durch Verkehrsverbesserungen & Freihandelsabkommen	77
8.4 Empfehlungen für die EU-Politik in Bezug auf BRI	78
8.5 Empfehlungen für die BRD-Politik in Bezug auf BRI	81
9. Fazit und Ausblick	85
Literatur- und Quellenverzeichnis	92

1. Einleitung

In den vergangenen zwei Dekaden vollzog sich der Aufstieg der Volksrepublik China zu einem bedeutenden internationalen Wirtschaftsakteur. Seit den 1980er Jahren betreibt der bevölkerungsreichste Staat der Welt „eine "staatlich gelenkte Investitionsstrategie" mit dem Ziel, eine starke exportorientierte Wirtschaft zu schaffen“ (Europäischer Rechnungshof, 2020, S. 5).

Im Herbst des Jahres 2013 „verkündete der chinesische Staatspräsident Xi Jinping den Start der chinesischen Seidenstraßeninitiative“ (Breinbauer, 2024, S. 103). Diese auch als "Belt and Road"-Initiative (BRI) bekannte Maßnahme bildet gemeinsam mit der "Made in China 2025" Strategie die bedeutsamste Investitionsstrategie Chinas für Wirtschaftswachstum. Teil hiervon ist die Erweiterung der Handelsrouten zwischen Asien, Europa und Afrika durch Investitionen in Infrastrukturprojekte wie Straßen, Eisenbahnen, Häfen und Flughäfen. Insgesamt zielt die Initiative darauf ab Chinas wirtschaftlichen Einfluss im Ausland, auch in der Europäischen Union (EU) und ihren Mitgliedstaaten, zu erhöhen (Europäischer Rechnungshof, 2020, S. 5).

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, welche ökonomische, geopolitische sowie sicherheitspolitische Relevanz die BRI für die EU bereits hat und künftig noch entfalten wird. Die vorliegende Abhandlung hat sich zum Ziel gesetzt, dieser Problematik auf den Grund zu gehen.

Folgendes Vorgehen ist dabei vorgesehen: In einem ersten Schritt werden Fragestellungen und Thesen vorgestellt.

Im theoretisch-methodische Teil werden zunächst die wichtigsten Begriffe geklärt. Sodann gilt es, theoretische Ansätze vorzustellen und die gewählte Methodik zu erläutern. Im Falle der geplanten Analyse, ist eine Fallstudie angedacht.

Im Anschluss folgt eine historische Kontextualisierung, es werden die Entwicklung der BRI bis dato skizziert, ihre strategische Ausrichtung und Projekte in Europa diskutiert.

Teil vier ist den Effekten der BRI auf die Außenwirtschaftspolitik der EU gewidmet. In Unterabschnitten werden die ökonomischen Chancen und Risiken aufgezeigt. Zudem findet eine Auseinandersetzung mit den geopolitischen Implikationen und Möglichkeiten der Einflussnahme statt.

Kapitel fünf befasst sich mit den Reaktionen seitens der EU auf die BRI. Teil hiervon ist die Beschäftigung mit EU-Strategien und Initiativen wie beispielsweise dem sogenannten "Global Gateway" Projekt. Die Tatsache, dass die Union zwischen Kooperation und Wettbewerb mit China oszilliert, ist ebenfalls Gegenstand dieses Kapitels.

Im sechsten Teil wird eine Fallstudie präsentiert. Konkret soll dabei aufgezeigt werden, in welcher Weise Deutschland sich in seiner Außenwirtschaftspolitik hinsichtlich der BRI positioniert hat. Die ermittelten Ergebnisse werden präsentiert und diskutiert.

Im siebten Teil wird das Ablaufmodell präsentiert und angewendet. Hierzu gehört auch eine kurze Diskussion der Ergebnisse.

Das achte Kapitel befasst sich mit den langfristigen Effekten der BRI auf die Außenwirtschaftspolitik der EU. Es umfasst zudem Empfehlungen für die EU-Politik sowie der BRD-Politik in Bezug auf BRI.

Die Arbeit endet mit einem die Erkenntnisse der Abhandlung zusammenfassenden und einen Ausblick gebenden Fazit.

1.1 Fragestellungen & Thesen

Die im Vorangegangenen klang bereits an, dass sich diese Untersuchung in erster Linie mit den außenwirtschaftspolitischen Aspekten und Implikationen der BRI für die EU im Allgemeinen und Deutschland im Speziellen befasst. Diese Ausgangssituation wirft eine Reihe von Fragen aus.

Eine hiervon ist diejenige nach dem Einfluss der Belt and Road Initiative auf die Außenwirtschaftspolitik der Europäischen Union.

Zudem soll der Frage auf den Grund gegangen werden, welche Chancen und Risiken für die EU-Mitgliedstaaten durch die BRI in Bezug auf Handel, Investitionen und geopolitische Beziehungen entstehen.

Hieraus lässt sich die dritte Frage ableiten nach den Maßnahmen und Strategien der EU, anhand derer sie ihre Interessen in der Weltwirtschaft angesichts der BRI zu schützen versucht.

Ausgehend von den dargelegten Forschungsfragen wurden drei Thesen aufgestellt,

von denen die erste lautet:

Die Belt and Road Initiative bietet der EU wirtschaftliche Chancen durch verbesserte Handelsverbindungen und Infrastrukturprojekte, stellt jedoch gleichzeitig eine geopolitische Herausforderung dar, da China seine Einflusssphären in Europa ausdehnt.

Hieraus ergibt sich folgende, zweite These:

Die EU muss ihre Außenwirtschaftspolitik anpassen, um sowohl die Wettbewerbsfähigkeit ihrer Mitgliedstaaten zu fördern als auch gegen von China vorzugehen.

Die dritte These zollt der Ambivalenz der Gesamtsituation Tribut und ist folgendermaßen formuliert:

Die EU reagiert zunehmend mit einer Mischung aus Kooperation und Konkurrenz auf die BRI, indem sie eigene Initiativen wie den „Global Gateway“ lanciert, um ihre strategische Autonomie zu wahren.

1.2 Bedeutung der Belt and Road Initiative für die globale Wirtschaft und EU

Die Belt and Road Initiative (BRI), früher als One Belt, One Road (OBOR) bekannt, stellt seit 2013 einen umfassenden Rahmen für Chinas außenwirtschaftliche Aktivitäten dar. China präsentiert die BRI als ein Projekt, das die weltweite Konnektivität und Zusammenarbeit fördern soll, insbesondere durch den Ausbau von Infrastruktur, Handel und Investitionen entlang zweier zentraler Routen: dem Landweg des Seidenstraßen-Wirtschaftsgürtels, der China über Zentralasien und den Nahen Osten mit Europa verbindet, sowie der maritimen Seidenstraße des 21. Jahrhunderts, die China über das Südchinesische Meer und den Indischen Ozean mit Südostasien, Afrika und Europa verknüpft (Efsas, 2024, S. 3).

Beide Routen verfolgen das Ziel, ein Netzwerk von Infrastrukturprojekten zu schaffen, das unter anderem Straßen, Eisenbahnen, Häfen und Energiepipelines umfasst, um den Transport von Waren, Dienstleistungen und Menschen zu erleichtern. Die BRI umfasst daher eine umfangreiche Entwicklung von Verkehrs- und Energieinfrastruktur, um die Verbindungen zwischen den beteiligten Ländern zu stärken.

Zur Finanzierung dieser Projekte hat China die Asiatische Infrastruktur-Investitionsbank (AIIB) gegründet, die mit staatlichen Finanzierungsmechanismen verbunden ist und für die Finanzierung der BRI zuständig sein soll. Als die Initiative ins Leben gerufen wurde, spiegelte sie einen zunehmend ambitionierten außenpolitischen Kurs wider, der darauf abzielte, Chinas wachsende Bedeutung in der globalen Wirtschaft nach der Finanzkrise zu festigen (Efsas, 2024, S. 3).

Die empirische Literatur konzentriert sich darauf, wie die BRI auf den internationalen Handel und die Kapitalströme auswirkt. Es ist davon auszugehen, dass sich diese positiv auf die Entwicklungen in China und anderen BRI-Ländern ausgewirkt haben, aber es ist schwierig, sichere Aussagen zu ihren Auswirkungen auf bestimmte chinesische Regionen und Branchen zu treffen (Sjöholm, 2022, S. 11).

Die mit der BRI zusammenhängenden Großinvestitionen wurden überwiegend durch chinesische Kredite finanziert. Dies hat zu großen Kapitalströmen aus China in andere BRI-Länder geführt. Heute ist China eine weitaus größere Quelle für das, was oft als Entwicklungsfinanzierung bezeichnet wird, als jedes andere Land. 2021 galt: Mit Zusagen für die internationale Entwicklungsfinanzierung in Höhe von rund 85 Milliarden US-Dollar pro Jahr übertraf China die USA und andere Großmächte im Verhältnis von 2 zu 1 oder mehr. Dies geschah mit teilkonzessionären und nonkonzessionären Schulden statt mit Hilfe: Seit der Einführung der Belt and Road Initiative hat China ein Verhältnis von 31:1 zwischen Darlehen und Zuschüssen und ein Verhältnis von 9:1 zwischen OOF (Other Official Flows) und ODA (Official Development Assistance) beibehalten (Malik et al., 2021, S. 1).

Trotz ihres Umfangs sind diese Kapitalströme weitgehend unbemerkt geblieben. Ein Grund dafür ist, dass China kein Mitglied in internationalen Organisationen ist, die Kapitalflüsse melden und überwachen, wie beispielsweise der Pariser Club. Horn et al. haben eine umfassende Untersuchung und Kartierung der chinesischen Kapitalströme durchgeführt. Einige Besonderheiten heben China von den meisten anderen Ländern ab. Erstens wird die gesamte Kreditvergabe größtenteils von staatlichen Akteuren abgewickelt, entweder durch staatseigene Unternehmen oder die chinesische Zentralbank. Zweitens wird nur etwa die Hälfte dieser Kapitalströme bei den üblichen statistischen Institutionen wie dem Internationalen Währungsfonds, der Weltbank, der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich und der OECD gemeldet.

Insgesamt zeichnen sich die Kapitalströme aus China durch eine geringe Transparenz aus (Horn et al., 2021, S. 20f). Die Autoren stellten zudem fest, dass eine große Anzahl von Entwicklungsländern erhebliche Schulden bei China angehäuft hat.

So stiegen die Schulden der 50 am höchsten verschuldeten Länder gegenüber China von 1 Prozent ihres BIP im Jahr 2005 auf mehr als 15 Prozent im Jahr 2017 (Horn et al., 2021, S. 24).

Europäische Länder, darunter EU-Mitgliedstaaten und Nicht-EU-Staaten, sind wichtige Zielländer für chinesische Investitionen im Rahmen der BRI. Europa stellt einen bedeutenden Markt für chinesische Waren und Dienstleistungen dar, und die EU ist bereits einer der größten Handelspartner Chinas: Im Jahr 2021 betrug das bilaterale Handelsvolumen zwischen Deutschland und China rund 245,4 Milliarden Euro, was China zum sechsten Mal in Folge zum wichtigsten Handelspartner Deutschlands machte. Allerdings lag der Anteil des Handels mit China am gesamten deutschen Warenhandel unter 16 %. Der Umsatz im Außenhandel mit China stieg im Jahr 2021 um 15,1 % gegenüber 2020 (Süddeutsche Zeitung, 2022, o. S.).

Mit der BRI strebt China an, die Handelsbeziehungen zu erweitern und den Zugang zu europäischen Märkten zu sichern, um das Wachstum und neue Geschäftsmöglichkeiten für chinesische Unternehmen zu fördern. Dabei spielt der Schwerpunkt der BRI auf der Entwicklung von Infrastruktur, wie Häfen, Eisenbahnen und Logistikzentren in Europa, eine entscheidende Rolle, um den Warenverkehr zu erleichtern und die Konnektivität zu verbessern. Das 17+1 Forum, das China mit den Ländern Mittel- und Osteuropas zusammenbringt, stellt eine weitere Plattform dar, um die Beziehungen zwischen China und Europa zu stärken. Ziel der BRI ist es, das chinesische Festland durch eine Vielzahl von Eisenbahnstrecken, Öl- und Gaspipelines, Häfen und Wirtschaftskorridoren mit Europa zu verknüpfen (Efsas, 2024, S.3).

Neben der im Zentrum dieser Abhandlung befindlichen Bundesrepublik Deutschland haben auch weitere europäischen Staaten keine BRI-bezogenen Absichtserklärungen unterschrieben. Hierzu zählen Norwegen, Belgien, Island, Irland, die Niederlande, Spanien, Schweden, die Schweiz, Dänemark und das Vereinigte Königreich. In Anbetracht des schirmartigen und oft unzureichend definierten Geltungsbereichs der BRI bedeutet dies jedoch nicht, dass Standorte in diesen Ländern nicht in BRI-bezogene Infrastrukturpläne einbezogen werden können oder werden.

Die deutsche Stadt Duisburg zum Beispiel fungiert seit langem als wichtiger Eisenbahnknotenpunkt für den Transport chinesischer Waren nach Europa (Barkin, 2020, S. 11).

Dass ein Land keine Absichtserklärung zur BRI unterzeichnet hat, heißt nicht zwangsläufig, dass es dort keine BRI-Projekte oder Infrastrukturen gibt. Das Beispiel Deutschland zeigt, dass Zweifel und Widerstand gegenüber der BRI nicht zwangsläufig eine generelle Ablehnung chinesischer Investitionen in wichtige Infrastrukturen zur Folge haben müssen (Efsas, 2024, S.5).

Obwohl europäische Länder einen erheblichen Anteil an den BRI-Ausgaben haben, ist die Infrastrukturlücke in der Region aufgrund der relativ gut entwickelten regionalen Infrastruktur weniger ausgeprägt. Bis 2021, zeitgleich mit dem allgemeinen Rückgang der BRI-Finanzierung infolge der COVID-19-Pandemie, hatte China im Rahmen der BRI in 1000 Projekte in Europa investiert, was einem Gesamtvolumen von über 226 Milliarden US-Dollar entspricht. Damit war Europa das viertgrößte Ziel für BRI-Investitionen, nach Asien (über 469 Mrd. USD für mehr als 4000 Projekte), Amerika (über 388 Mrd. USD für über 2400 Projekte) und Afrika (über 338 Mrd. USD für mehr als 7900 Projekte) (Voice of America, 2024, o. S.).

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass Chinas Investitionen in diesen Ländern oft auf deren dringenden Bedarf an Infrastrukturinvestitionen zurückzuführen sind. Dabei nutzt China das strategische Vakuum, das durch das Fehlen koordinierter EU-Investitionen in der europäischen Nachbarschaft, einschließlich der EU-Beitrittskandidaten, entstanden ist. In Russland zeigt sich der Umfang der Investitionen als Ausdruck der zunehmenden strategischen Partnerschaft zwischen Peking und Moskau, da Russland seine Wirtschaft immer stärker von den westlichen Energiemärkten abkoppelt (Demarais, 2024, o. S.). Dies erklärt, warum Chinesische Investitionen besonders hoch in denjenigen Ländern ausfallen, in denen die EU nicht in großem Umfang investiert hat (Efsas, 2024, S. 6).

2. Theoretische und methodische Grundlagen

Das vorliegende Kapitel zu den theoretischen sowie methodischen Grundlagen ist in vier Unterabschnitte gegliedert. Im ersten werden die zentralen Begriffe umrissen.

Das zweite dient der Präsentation der Theorien, die im Rahmen dieser Untersuchung zum Einsatz kommen. Der dritte schließlich legt die Methoden dar. Es wird eine mehrdimensionale Politikanalyse vorgenommen und anhand einer Fallstudie konkretisiert. Dies geschieht mithilfe der qualitativen Inhaltsanalyse nach Waldhart.

2.1 Begriffsbestimmungen

Im Folgenden werden einige Begriffe skizziert, die im Laufe der Abhandlung von Bedeutung sein werden. Zu diesen Konzepten gehören beispielsweise das sogenannte Off-Shoring, Re-Shoring und Near-Shoring.

2.1.1 Offshoring, Reshoring, Nearshoring & Friendshoring

Die Begriffe Offshoring, Reshoring und Nearshoring beschreiben verschiedene Formen der Verlagerung von Unternehmensfunktionen oder Produktionsstandorten. Offshoring bezeichnet die Verlagerung von Geschäftsprozessen ins Ausland, häufig aus einem Land mit hohen Lohnkosten in ein Land mit niedrigeren Löhnen. Reshoring hingegen bedeutet, dass ein Unternehmen zuvor ausgelagerte Funktionen wieder zurück in das Ursprungsland holt. Nearshoring stellt eine spezielle Form des Offshorings dar, bei der die Verlagerung nicht in ein weit entferntes, sondern in ein geografisch nahegelegenes Ausland erfolgt (Heim et al., 2014, S. 920). Friendshoring schließlich bezieht sich im Wesentlichen auf die Umleitung von Lieferketten in Länder, die als politisch und wirtschaftlich sicher oder risikoarm gelten, um eine Unterbrechung des Geschäftsflusses zu vermeiden (World Economic Forum, 2023, o. S).

2.1.2 Diversifizierung, De-Risking & De-Coupling

Der Begriff des De-Risking (zu Deutsch Risikominimierung) bezeichnet ursprünglich das Vorgehen von Finanzinstituten, Kundenbeziehungen zu limitieren oder gänzlich einzustellen, mit dem Ziel der Vorbeugung von Risiken wie Geldwäsche oder

Terrorismusfinanzierung (United States Department of State, 2023, o. S.).

Von zentraler Bedeutung für diesen Ansatz ist die Erkenntnis, dass eine komplette Risikobewertung für die Organisation unmöglich ist. Daher wird statt Risikostreuung auf Risikominimierung gesetzt (Sanction Scanner, 2023, o. S.).

Obwohl der Begriff De-Risking im Handel grundsätzlich auf verschiedene Risiken oder Regionen anwendbar ist, wird er vor allem im Zusammenhang mit der Volksrepublik China verwendet. Dabei geht es insbesondere um eine Diversifizierung der Handelsbeziehungen und Lieferketten – also darum, zusätzliche Länder und Geschäftspartner einzubinden. Ziel ist es, die Abhängigkeit von China zu verringern und so die Anfälligkeit von Unternehmen und Branchen gegenüber möglichen Handelsstörungen zu minimieren. Im Gegensatz dazu verfolgt der Ansatz des De-Coupling eine deutlichere, konsequentere Trennung von China (Klöppert et al, S. 10).

Wie unter 5.2.3 noch aufgezeigt wird, setzt die Europäische Union klar auf die Strategie des De-Risking. Ziel ist es, die wirtschaftlich bedeutenden Handelsbeziehungen zu bewahren, zugleich aber durch eine gezielte Entkopplung einzelner Bereiche die Resilienz der Lieferketten zu stärken und sie besser gegen mögliche Handelskonflikte abzusichern (Europäische Kommission, 2023a, S. 4).

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass die Ansätze des De-Risking und De-Coupling sich in bestimmten Bereichen überschneiden.

2.2 Vorstellung der angewandten Theorien

Um der sozioökonomische, politischen sowie kulturellen Komplexität der Thematik gerecht zu werden, gilt es, unterschiedliche Theorien heranzuziehen, um deren Erklärungspotential nutzbar zu machen.

2.2.1 Theorie der Hegemonialen Stabilität

Die sogenannte Theorie Hegemonialer Stabilität begreift Staaten als dominante Akteure in internationalen Beziehungen. Hinsichtlich der BRI lässt sich anhand dieses Ansatzes die Rolle Chinas als wirtschaftlicher Hegemon und dessen Auswirkungen auf

die geopolitische Stabilität untersuchen.

Die Theorie hegemonialer Stabilität geht auf den US-Nationalökonom und Wirtschaftshistoriker Charles P. Kindleberger zurück. In seiner 1973 veröffentlichten Analyse „The World in Depression 1929-1939“ untersuchte er die ökonomisch-historischen Auslöser und den Verlauf der Weltwirtschaftskrise. Er vertritt darin die Ansicht, dass es eines führenden Staates in der internationalen Wirtschaft bedarf, um deren Stabilität zu garantieren (Kindleberger, 1973, S. 295). Er formuliert die These, der Zusammenbruch der damaligen Weltwirtschaftsordnung sei auf den Mangel eines solchen stabilisierenden Anführers auf der Staatenebene zurückzuführen (Kindleberger, 1973, S. 295).

In ihrer ursprünglichen Formulierung leitet diese Theorie also aus der weltweiten Machtverteilung innerhalb des internationalen Systems Aussagen zur Gestaltung internationaler Wirtschaft ab (Efinger et al., 1990, S. 267). In diesem Sinne kann sie genutzt werden, um ökonomische Dynamiken der globalen Ökonomie zu erklären (Grunberg 1990, S. 431).

2.2.2 Neorealismus

Diese Theorie des internationalen Verhaltens betrachtet die Weltpolitik als von der Machtstruktur und dem Streben nach Sicherheit durch Staaten bestimmt. Sie eignet sich, um die Art und Weise zu untersuchen, in der die EU auf die geopolitischen Verschiebungen reagiert, die durch die BRI verursacht werden.

Der Hauptvertreter dieses Ansatzes, der US-Politologe Kenneth Waltz, vertrat in seinem 1979 erschienenen Werk „Theory of International Politics“ vier Hauptthesen. Die erste hiervon lautet, dass Staaten in der internationalen Politik als zentrale Akteure fungieren.

Zudem begreift der Neorealismus Staaten als rational agierende Akteure, da sie versuchen, die ihnen zur Verfügung stehenden Ressourcen zur Zielmaximierung zu nutzen. Allerdings ist in diesem Zusammenhang auf den Umstand hinzuweisen, dass diese Annahme zur Rationalität von Staaten lediglich der Erklärung von „outputs“ dient. Bei der Untersuchung von „outcomes“ wiederum spielen Staaten als rationale Akteure eine nachrangige Rolle (Masala, 2006, S. 89). Der Grund hierfür ist darin zu sehen,

dass Waltz Politik als Sektor unbeabsichtigter Folgen begreift (Waltz, 1986, S. 333).

Während die dritte von Waltz entwickelte These das Minimalziel jeglicher Staaten in der eigenen Existenzsicherung sieht, geht die vierte und letzte davon aus, dass Staaten in einem Kontext agieren und interagieren, der ihrem Wirken „Begrenzungen auferlegt bzw. ihr Handeln dergestalt konditioniert, dass auf der Ebene der Gesamtbeziehungen ganz bestimmte immer wiederkehrende Muster (Balance of Power und Hegemonie) produziert werden“ (Masala, 2006, S. 89).

2.2.3 Theorie der Interdependenz

In der sogenannten Interdependenz-Theorie, als dritter für die geplante Abhandlung vielversprechender Ansatz, wird davon ausgegangen, dass Länder durch wirtschaftliche Verflechtungen miteinander verbunden sind und sich reziprok beeinflussen. In Bezug auf die BRI eignet sich diese Theorie, um die wirtschaftlichen Chancen und Risiken zu untersuchen, die sich durch die verstärkten Handelsbeziehungen zwischen China und Europa ergeben.

Innerhalb des Forschungsbereichs der Internationalen Beziehungen wird zwischenstaatlichen Interdependenzen eine zentralere Bedeutung zugesprochen. Vereinfacht werden sie als Wechsel- und Austauschbeziehungen sowie als gegenseitige, zwischenstaatliche Zustände oder Verhältnisse begriffen (Nye & Welch, 2013, S. 350). Aus dieser Warte betrachtet, gründen Beziehungen zwischen Staaten auf ökonomischen Interessen und konzentrieren sich auf wechselseitige Abhängigkeiten sowie die Einflussnahme volkswirtschaftlicher Faktoren im internationalen Kontext (Gillenkirch et al., 2014, o. S.).

2.3 Methodik

Um die Thematik und die damit einhergehenden Problematiken in fundierter Weise untersuchen zu können, ist ein qualitativ-analytischer Methoden-Mix angedacht. Zur Kontextualisierung der Gesamtsituation und Betrachtung der jeweiligen Einzelpositionen Chinas, der EU sowie Deutschlands im Zusammenhang mit der BRI,

ist zunächst eine multidimensionale Politik-Analyse vorgesehen.

Zudem wird mit eine Qualitative Inhaltsanalyse nach Waldhart vorgenommen.

2.3.1 Methodischer Ansatz

Die in dieser Arbeit verwendete methodische Herangehensweise Waldharts basiert auf einer prozessorientierten Analyse von Entscheidungs- und Handlungsabläufen. Im Mittelpunkt steht nicht die inhaltliche Codierung von Texten, sondern die Rekonstruktion von Prozessketten, in denen aufeinanderfolgende Schritte, Zuständigkeiten und Entscheidungspunkte systematisch erfasst und ausgewertet werden (Waldhart, 2009, S. 168ff). Ausgangspunkt ist die Annahme, dass komplexe organisatorische oder politische Entwicklungen als strukturierte Abläufe verstanden werden können, in denen bestimmte Phasen idealtypisch immer wiederkehren.

Waldhart entwickelt seinen Ansatz am Beispiel der Entwicklung eines Fundraising-Moduls in einer CRM-Branchenlösung. Er zeigt, wie sich betriebliche Abläufe in klar abgegrenzte Phasen gliedern lassen: von der Problemidentifikation über die Anforderungsanalyse und Konzeption bis hin zu Implementierung und Evaluation (Waldhart, 2009, S. 164ff). Diese Prozessanalyse dient dazu, Abhängigkeiten, Schnittstellen und kritische Entscheidungspunkte sichtbar zu machen und dadurch eine systematische Auswertung des gesamten Entwicklungsverlaufs zu ermöglichen.

Für das vorliegende Forschungsvorhaben wird dieses Verlaufsmodell in den Bereich außen- und wirtschaftspolitischer Entscheidungsprozesse übertragen. Analog zu Waldhart werden die relevanten Vorgänge als Abfolge von Phasen rekonstruiert, in denen zunächst ein Problem definiert, anschließend unterschiedliche Handlungsoptionen formuliert und schließlich Entscheidungen getroffen sowie umgesetzt werden (Waldhart, 2009, S. 182ff). Politische Dokumente – etwa Strategiepapiere, Reden oder offizielle Stellungnahmen – werden dabei nicht primär nach Themenclustern codiert, sondern hinsichtlich ihrer Funktion im Prozessverlauf verortet.

Die Operationalisierung folgt einem mehrstufigen Vorgehen: In einem ersten Schritt werden die maßgeblichen Prozesse und Teilprozesse, die für die Entwicklung der deutschen und europäischen Positionierung zur Belt and Road Initiative (BRI) zentral

sind, identifiziert.

Im Anschluss werden die relevanten Dokumente diesen Teilprozessen zugeordnet. Maßgeblich ist hierbei, ob ein Dokument vor allem zur Problemdefinition beiträgt, alternative Strategien umreißt oder eine politische Festlegung bzw. Implementationsmaßnahme markiert (vgl. Yin, 2003, S. 33ff).

Ein dritter Schritt besteht in der Analyse der Übergänge zwischen den Phasen. Hier wird die Art untersucht, in der Problemdeutungen in konkrete Handlungsoptionen überführt und unter welchen Bedingungen bestimmte Optionen zu dominanten Leitlinien der Politik werden.

Bei der Operationalisierung dieses Ansatzes wird das Ziel verfolgt, die Entwicklung europäisch-deutscher Positionierungen zur Belt and Road Initiative als Entscheidungsprozess sichtbar zu machen.

Der Ansatz erlaubt es, politische Dokumente nicht als isolierte Aussagen zu analysieren, sondern sie in ihren funktionalen Rollen innerhalb des politischen Entscheidungsprozesses zu verorten. Diese Vorgänge werden als kontingente, durch Akteure, Institutionen und externe Impulse strukturierte Sequenzen begriffen.

Die konkrete Operationalisierung erfolgt gemäß der im Vorangegangenen skizzierten Schritte der Problemdefinition, der Entwicklung politischer Alternativen, der Entscheidung sowie Implementation.

In der ersten Phase werden Dokumente verortet, die ein politisches oder wirtschaftliches Problem erstmals formulieren oder neu kontextualisieren. Im Kontext der BRI betrifft dies beispielsweise Dokumente, die Risiken thematisieren – etwa Sicherheitsbedenken, wirtschaftliche Abhängigkeit oder strategische Verwundbarkeit. Die Funktion eines Dokuments in dieser Phase besteht darin, das Problem sichtbar zu machen und politisch zu legitimieren.

In die zweite Verlaufsphase fallen Dokumente, die Vorschläge, Leitlinien oder politische Strategien enthalten, die unterschiedliche Handlungswege gegenüber China entwerfen. Diese können von Kooperation über Wettbewerb bis zu De-Risking-Ansätzen reichen. Nachgegangen wird dabei dem Fragen, welche Alternativen hergestellt werden, welche Akteure sie vertreten und welche politischen Ziele sie verfolgen.

Dokumente der dritten Phase markieren politische Entscheidungen oder konkrete Implementierungen politischer Beschlüsse. Die Analyse rekonstruiert hier den Übergang vom politischen Entwurf zur verbindlichen Positionierung.

Im vierten und letzten Schritt erfolgt die Funktionszuweisung aller Quellen, das bedeutet, jede Quelle wird systematisch einer der drei Prozessphasen zugeordnet. Nicht der Wortlaut, sondern die funktionale Rolle im Prozess ist ausschlaggebend. Auf diese Weise können auch ambivalente Statements, die mehrere Aspekte enthalten, dominant einer Phase zugeordnet werden. Dies ermöglicht eine prozesslogische statt einer ausschließlich inhaltlichen Auswertung.

Bei diesem analytischen Ansatz steht neben dem thematischen Gehalt auch die Frage im Zentrum, welche Bedeutung das Dokument für die Fortentwicklung des Entscheidungsprozesses hat.

Die an späterer Stelle in Kapitel 7 der vorliegenden Abhandlung vorgenommene Anwendung dieser Herangehensweise bedient sich zwar einer inhaltlich kategorialen Kodierung, behält dabei jedoch auch die jeweilige Prozessphase im Blick. Dies dient dem Zweck, die Entwicklung europäischer China-Politik nachvollziehbar zu machen. Die Analyse zeigt, wann ein Problem markiert wurde, welche Alternativen anschließend formuliert wurden und wie diese in Entscheidungen einfließen.

2.3.2 Mehrdimensionale Politik-Analyse

Die mehrdimensionale Politikanalyse umfasst die Ebene der „Politics“, der „Policy“ sowie der „Polity“. Diese stellen jeweils unterschiedliche Perspektiven auf ein und denselben Sachverhalt dar.

2.3.2.1 Politics

Die erstgenannte Dimension Politics umfasst reale politische Vorgänge aller Zeitebenen (Historisches, Gegenwärtiges und Prognostisches). Im Zentrum des Interesses stehen Konstellationen und Interaktionen politischer Akteure. Es geht um Prozesse der Willensbildung und der Entscheidungsfindung. Auf der Akteursebene stellt sich die Frage nach den Beteiligten und Betroffenen. Es werden Konfliktlinien identifiziert und ermittelt, welche Interessen erkennbar sind und in welcher Weise diese

vermittelt und durchgesetzt werden. Zudem wird der Frage der Legitimation nachgegangen. Hierbei geht es um Verhandlungen, Kompromissuche und Konsensfindung (Gloe & Oeftering, 2022, o. S.).

2.3.2.2 Policy

In der Policy-Dimension wiederum findet eine Untersuchung und Bewertung unterschiedlich erfolgreicher Ansätzen der Bewältigung öffentlicher Aufgaben und Probleme statt. Aus dieser Perspektive sind jegliche Variablen und Gegebenheiten interessant, Einfluss nehmen auf Erfolge und Misserfolge problemorientierten öffentlichen Handelns (von Prittwitz, 2012, S. 3). Gemeint sind hiermit in erster Instanz „alle Sachprobleme sowie alle Strategien der Problembewältigung, unabhängig davon, ob sie spezifisch politisch verfolgt werden“ (von Prittwitz, 2012, S. 3). Dieser sachorientierte Ansatz findet seine Manifestation im Modell des sogenannten Policy Zyklus, in dem veranschaulicht wird, wie spezifische bestimmte Politikprozesse prozessual ablaufen.

2.3.2.3 Polity

Die Polity-Dimension wiederum betrachtet Politik unter dem Aspekt größtenteils institutionell-struktureller Gegebenheiten (von Prittwitz, 2012, S. 1). Hierzu zählen das Regierungssystem einer Gesellschaft, Parteien und Interessenverbände, aber auch die jeweilige Rechtsordnung, sprich Gesetze und Verordnungen sind Teil. Neben diesen formellen Kontextbedingungen sind auch informelle Faktoren von Interesse. Zu denken ist in diesem Zusammenhang beispielsweise an Wertvorstellungen (von Prittwitz, 2012, S. 1). „Wissenschaftlich üblich ist es, dimensional zentriert vorzugehen. Dabei werden in einer gewählten Untersuchungs-Dimension Sachverhalte bzw. Variablen „aus anderen Dimensionen“ untergeordnet einbezogen“ (von Prittwitz, 2012, S. 3).

Zur konkreten Anwendung werden relevante politisch-ökonomische Dokumente der EU, Chinas sowie der Bundesrepublik Deutschland (BRD) ausgewertet. Dazu gehören Papiere von EU-Institutionen und Stellungnahmen vonseiten relevanter (deutscher)

(wirtschafts-)politischer Akteure.

2.3.3 Fallstudie

Für den Begriff und das Konzept von Fallstudien gibt es keine allgemeingültige und allseits wissenschaftlich anerkannte Definition. Dies hängt mit dem Umstand zusammen, dass Fallstudien innerhalb der Forschung „aus unterschiedlichsten Perspektiven betrachtet und zu verschiedenen Zwecken eingesetzt“ (Schmidt, 2006, S. 95) werden.

Im Rahmen des geplanten Forschungsvorhabens wird mit einer der bekanntesten Begriffsbestimmung gearbeitet, wonach eine Fallstudie eine „empirische Untersuchung (ist), die gegenwärtige Phänomene innerhalb ihres faktischen Kontextes untersucht, im Speziellen wenn die Grenzen zwischen Phänomen und Kontext nicht klar und deutlich sind (Yin, R.K., 2003, S. 3).

Fallstudien als Forschungsstrategie stellen eine umfassende Methode dar, welche die Logik von Design, Datenerhebungstechniken und Analyseansätzen inkludiert. Forscher sind „bei dieser Art der Vorgehensweise gefordert, ein für jede Fallstudie maßgeschneidertes Design zu wählen, welches den jeweiligen Forschungszielen und empirischen Rahmenbedingungen Rechnung trägt“ (Schmidt, 2006, S. 102). Da es darum geht, ein individuelles Vorgehen zu ermitteln, kann es auch keine Blaupause im Sinne eines einzig gangbaren Weges in der Fallstudienforschung geben (Schmidt, 2006, S. 102).

Im Rahmen dieses Forschungsvorhabens wird konkret mittels einer Fallstudie am Beispiel der Bundesrepublik Deutschland untersucht, wie EU-Mitgliedsstaaten auf die BRI reagiert haben und welche wirtschaftlichen und politischen Auswirkungen dies hatte. Dies dient dem Vorhaben, die komplexen Dynamiken und Herausforderungen zu beleuchten, die durch die BRI entstehen.

3. Historischer Kontext / Belt and Road Initiative im Detail

Im Folgenden wird die Belt and Road Initiative historisch kontextualisiert.

In zwei getrennten Unterkapiteln werden zum einen die historische Entwicklung sowie die Ziele der BRI bis zum Zeitpunkt der Entstehung dieser Abhandlung näher beleuchtet. Zum anderen findet eine Auseinandersetzung mit der strategischen Ausrichtung und BRI Projekten in Europa statt.

3.1 Entwicklung & Ziele der BRI bis Dato

Der Charakter der Belt and Road Initiative ist stark von Chinas eigener entwicklungspolitischer Erfahrung beeinflusst, die wiederum eng mit der kolonialen Geschichte Pekings (1838-1949), auch als „Jahrhundert der Demütigung“ bekannt, verknüpft ist. In dieser Zeitspanne rückte die zunehmende Rivalität der europäischen Großmächte im Wettstreit um Einflussgebiete und Stützpunkte in Asien China ab 1840 in den Mittelpunkt der europäischen Machtpolitik. Die gewaltsame Öffnung des Landes durch die Opiumkriege (1840 und 1860), die Schaffung fremder Einflusszonen in wohlhabenden chinesischen Provinzen sowie das Abtreten kolonialer Stützpunkte (Hongkong etc.) und ausländischer, exterritorialer Niederlassungen (Shanghai etc.) wurden gegen den Widerstand Chinas und mit Gewalt durchgesetzt (Mühlhahn, 2024, o. S.).

In dieser Phase traten die wirtschaftliche Rückständigkeit und militärische Schwäche des Kaiserreichs deutlich zutage, was es den imperialistischen Mächten des 19. Jahrhunderts ermöglichte, Chinas Souveränität und territoriale Integrität zu verletzen und zugleich den internationalen Ansehen Pekings als bedeutende Zivilisation auszuhöhlen. Das Selbstverständnis als Zentrum der zivilisierten Welt musste der Realität einer halbkolonialen, von Bürgerkriegen gezeichneten Nation weichen, die unter dem Einfluss der industrialisierten, militärisch starken europäischen Mächte und Japans stand (von Hauff, 2024, S. 10).

Diese Erfahrung hat die Sichtweise des kommunistischen China auf nationale Entwicklung und internationale Beziehungen in zweierlei Weise geprägt: Erstens führte sie, besonders seit Deng Xiaoping 1978 wirtschaftliche Reformen einführte, zu dem Verständnis, dass Chinas Wiederherstellung als Großmacht im internationalen System und die Wahrung der nationalen Sicherheit also Souveränität, territoriale Integrität und gesellschaftliche sowie politische Stabilität untrennbar mit wirtschaftlichem und

technologischem Fortschritt verbunden sind, was wiederum die Integration in die globalen Wirtschaftsstrukturen voraussetzt (von Hauff, 2024, S. 11).

Zweitens entwickelte sich die Auffassung, dass Chinas internationaler Status und nationale Sicherheit ebenso sehr von einer eigenständigen, nicht westlichen (d.h. „antiimperialistischen“) Entwicklungspolitik abhängen einer Politik, die auf politische „Selbstbestimmung“ setzt und sich von westlicher „Einmischung“ in die inneren Angelegenheiten des Landes abwendet (von Hauff, 2024, S. 11).

Aus dieser Perspektive entstand in den letzten vier Jahrzehnten eine Entwicklungsstrategie, die einerseits auf wirtschaftliche Öffnung gegenüber der internationalen Gemeinschaft setzt, andererseits jedoch westlich beeinflusste politische Veränderungen vermeidet. 2013 fand diese Strategie ihren Höhepunkt in der Belt and Road Initiative, die Pekings wirtschaftlichen Expansionsdrang mit dem politischen Wunsch nach „Selbstbestimmung“ verband und das chinesische Entwicklungsmodell in eine sich verändernde multipolare Weltordnung einordnete (von Hauff, 2024, S. 11).

Der offizielle Start von der Initiative wurde im Herbst 2013 von Chinas Präsident Xi Jinping mit zwei markanten Reden gegeben. Schon damals machte er deutlich, dass diese Initiative auf fünf Hauptkooperationsfeldern, die als „Säulen“ bezeichnet werden, basieren sollte (Breinbauer, 2019a, S. 3). Das Vorhaben zielte zu Beginn auf die Stärkung der politischen Zusammenarbeit und Koordination ab, die Konnektivität und Infrastruktur sollte verbessert werden und ein ungehinderter Handel sollte gewährleistet werden. Ein weiterer Zweck bestand in der finanziellen Integration sowie der Förderung der zwischenmenschlichen Beziehungen und Völkerverständigung (Yu et al., 2018, S. 53).

Im Jahr 2015 nahm die chinesische Regierung in ihrem ersten offiziellen Dokument zur Belt-and-Road-Initiative eine Präzisierung der Prinzipien, Kernideen und Schlüsselaspekte des Projekts vor. Das Ziel der BRI ist dabei weit mehr als nur Chinas eigene wirtschaftliche Interessen zu fördern.

Offiziell soll die „Neue Seidenstraße“ zum einen den internationalen Wohlstand steigern und insbesondere das Wachstum in den Ländern entlang des Wirtschaftsgürtels und der maritimen Seidenstraße vorantreiben. Zum anderen strebt die Initiative laut chinesischer Regierung auch Weltfrieden durch Förderung wirtschaftlicher Integration und sozialer Interaktion zwischen den beteiligten Staaten

an (Felbermayr, 2019, S. 6).

Dem Umstand zu Trotz, dass in der Anfangszeit die BRI klar auf Projekte zu Entwicklung von Infrastrukturen ausgerichtet war - und zwar vorrangig zwischen Europa und China und (später um Ostafrika erweitert) - und diese auch außerhalb von China das Wirtschaftswachstum anregen sollten (Hamilton & Ohlberg, 2020, 376), war klar, dass die anderen Kooperationsfelder eine wichtige Rolle spielen (werden) und der Bereich Infrastruktur nur den offenkundigen Teil der BRI darstellt (Breinbauer, 2019b, S. 222).

Welch herausragende Bedeutung der Kampagne vonseiten der Machthaber in Peking beigemessen wird, lässt sich unter anderem an dem Umstand ablesen, dass die Kommunistischen Partei Chinas die BRI im Jahre 2017 in die Verfassung aufnahm (Felbermayr, 2019, S. 6).

Im Jahr 2023 kamen zusätzlich neue innovative Bereiche hinzu, die internationale Kooperationen in den Bereichen Gesundheit, Digitalisierung, Nachhaltigkeit, wissenschaftliche und technologische Innovationen, Schutz geistigen Eigentums (IPO), Standardisierungskooperationen, Datensicherheit, E-Commerce, Weltfrieden und Entwicklungsarbeit umfassen (Breinbauer, 2024, S. 104f).

Betrachtet man die Entwicklung der Initiative bis dato, lassen sich mit Atilgan und Ertl insgesamt sechs klare Ziele identifizieren, die alle dem übergeordneten Ziel der Konnektivität zuzurechnen sind (Atilgan & Ertl, 2018, S. 2):

- Die Verbesserung der Infrastruktur zur Förderung der Konnektivität.
- Die Intensivierung der wirtschaftlichen Beziehungen durch chinesische Investitionen und den Aufbau von Produktionskapazitäten in den Partnerländern.
- Die Förderung eines ungehinderten Handels, unterstützt durch Zollabkommen und ein Netzwerk von Freihandelszonen.
- Die Ausweitung der Zusammenarbeit im Finanzsektor.
- Die Förderung des Austauschs in den Bereichen Kultur, Soziales und Bildung (people-to-people).
- Die Angleichung der Entwicklungsstrategien der Partnerländer an das chinesische Modell.

Neben diesen offiziellen Zielen wird der BRI in der wissenschaftlichen Literatur auch eine Reihe weiterer, oft eigennützigerer Ziele zugeschrieben, die in den chinesischen Dokumenten in der Regel nicht explizit genannt werden (Felbermayr, 2019, S. 6). Zu diesen zählen unter anderem die Förderung des Wachstums und Exports der chinesischen Wirtschaft, die Erschließung von Absatzmärkten zur Reduzierung von Überkapazitäten in bestimmten Sektoren (wie Stahl, Beton und Bauwirtschaft) sowie die Sicherstellung von Wettbewerbsvorteilen durch eine stärkere Kontrolle internationaler Logistikketten, insbesondere im Handel zwischen Asien und Europa (Cosentino et al., 2018, S. 28).

Weitere Ziele umfassen die Förderung des Wachstums und der Exportwirtschaft in den weniger entwickelten Regionen Chinas durch eine verbesserte Infrastruktur, die Stärkung der internationalen Rolle chinesischer Finanzinstitutionen und des Renminbi (RMB) im internationalen Zahlungsverkehr sowie die Schaffung alternativer Anlagemöglichkeiten für chinesisches Kapital. Ein weiteres Ziel ist die Sicherstellung der Energie- und Rohstoffversorgung Chinas, um die Abhängigkeit von bestimmten Quellen und Versorgungswegen zu verringern (Cosentino et al., 2018, S. 15).

Dies alles unterstreicht die Bedeutung der Wirtschaftsinteressen Chinas als Antrieb der Initiative. Gelingt es Peking die genannten Ziele zu erreichen, mündete dies in einer deutlichen Zunahme des weltweiten ökonomischen sowie geopolitischen Einflusses der Volksrepublik (Kliman & Grace, 2018, S. 10).

Von offizieller chinesischer Seite wird allerdings betont, dass die BRI nicht als Antwort auf geopolitische Herausforderungen der Welt aufgefasst werden sollte. Vielmehr wollen die Machthaber im bevölkerungsreichsten Staat der Welt die Initiative als ein Win-Win-Modell zum harmonischen Zusammenleben aller beteiligten Länder verstanden wissen (Cosentino et al., 2018, S. 26).

3.2 Strategische Ausrichtung und Projekte in Europa

Die chinesische Regierung hat seit der Initiierung der BRI mehrfach betont, dass europäische Länder und andere teilnehmende Staaten durch die Unterstützung neuer Projekte im Rahmen der Neuen Seidenstraße von erheblichen Investitionen profitieren können. Zentral hierfür ist der Umstand, dass die neue Infrastruktur darauf ausgelegt ist, den Handel zwischen Europa und China zu erleichtern (Druzbacka & Kittová, 2021, S. 26).

Basierend auf den wenigen bisherigen Beispielen lässt sich das Vorgehen chinesischer Unternehmen auf dem europäischen Infrastruktur-Markt als ein Testen von Strategien zusammenfassen, die in anderen Regionen der Welt, wie etwa Afrika, erfolgreich eingesetzt werden. Zunächst zielen die Auftragnehmer nicht unbedingt auf die Maximierung von Gewinnen ab, da die Gebote oft ungewöhnlich niedrig sind und die Finanzierung durch chinesische Staatsbanken erfolgt. Diese Praxis ermöglicht es den Unternehmen, Erfahrungen im Umgang mit den rechtlichen und politischen Gegebenheiten der europäischen Länder zu sammeln. In der Folge streben die Auftragnehmer häufig an, in benachbarte Märkte mit ähnlichem politischem oder kulturellem Hintergrund vorzudringen. Dabei verfolgen chinesische Unternehmen bei ihren Projekten drei Hauptziele: den Erwerb neuen Wissens, das Erschließen strategischer Möglichkeiten und die Aussicht auf kommerziellen Erfolg. Um sich an einem Projekt zu beteiligen, müssen mindestens zwei dieser drei Ziele erreicht werden (Petkova & van der Putten, 2020, S. 7f).

Aus der Perspektive der EU wird die BRI jedoch wegen ihres schwer nachvollziehbaren politischen Rahmens kritisiert. Zudem haben sich die Handelsbeziehungen zwischen den beiden als „strategischen Partner“ bezeichneten Mächten in den letzten fünfzehn Jahren in vielerlei Hinsicht zwar deutlich verbessert, doch bestehen weiterhin erhebliche Differenzen in Bezug auf politische Systeme, Werte, Ideen und Menschenrechte. Darüber hinaus sind die Handels- und Investitionsbeziehungen zwischen China und der EU von Ungleichgewichten und einem Mangel an Gegenseitigkeit geprägt (Druzbacka & Kittová, 2021, S. 26).

Seit der Einführung der BRI ist die EU in zwei Lager gespalten. Diese Trennung scheint zwischen den sogenannten europäischen Kernstaaten, insbesondere Frankreich und Deutschland, die ebenso wie die EU-Institutionen zunehmend kritisch gegenüber Chinas Engagement in Europa eingestellt sind, und einem Großteil der sogenannten europäischen Peripherie zu bestehen, zu denen Länder aus Süd-, Südost- und Mittelosteuropa gehören. Diese Länder betrachten das chinesische Engagement als eine Möglichkeit zur „Wiederbelebung“ ihrer Volkswirtschaften (Jakimów, 2019, S. 370).

Einerseits gibt es innerhalb der EU, besonders im Rahmen CEE 17 + 1, einige Länder wie Bulgarien, Kroatien, die Tschechische Republik, Ungarn, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien, Griechenland und die Slowakei, die die BRI grundsätzlich positiv sehen, auch wenn es sowohl Vor- als auch Nachteile der chinesischen Partnerschaft gibt.

Insbesondere wirtschaftliche Faktoren motivieren die MOE-Länder, ihre Zusammenarbeit mit China zu vertiefen.

Ein Beispiel dafür ist Griechenland: Während andere europäische Gläubiger 2010 Sparmaßnahmen in Griechenland einführten, investierte China bereits seit 2009 in den Hafen von Piräus. Hierbei handelt es sich um eines der signifikanten BRI Projekte in Europa. Im Folgenden werden dieses und mit der Pelješac-Brücke noch ein weiteres Beispiel für sich genommen näher untersucht.

3.2.1 Der Hafen von Piräus

Das Projekt stützt sich auf eine Vielzahl von Land- und Seewegen. Die Landrouten umfassen die Nordroute (China-Zentralasien-Russland nach Europa), die Mittelroute mit zwei Varianten (China-Zentralasien-Kaspisches Meer-Kaukasus-Schwarzes Meer-Europa sowie China-Zentralasien-Kaspisches Meer-Persischer Golf-Mittelmeer) und die Südroute (China nach Südostasien, Südasien und den Indischen Ozean). Die beiden wichtigsten Seewege bilden die Maritime Seidenstraße des 21. Jahrhunderts. Die erste Route führt von den chinesischen Küstenstädten über das Südchinesische Meer in den Indischen Ozean und nach Europa (einschließlich der Route nach Piräus), während die zweite von China über das Südchinesische Meer in den Südpazifik führt. Das internationale Wirtschaftssystem bleibt weitgehend auf den Seeverkehr angewiesen, der 75 % günstiger ist als Landtransporte und aufgrund der offenen Meere in der Regel weniger anfällig für geopolitische Spannungen zwischen Staaten. Dennoch hat in letzter Zeit auch die Bedeutung der Landrouten zugenommen, besonders im Hinblick auf die eurasische Kontinentalverbindung. Im Kontext der maritimen Seidenstraße des 21. Jahrhunderts sind Häfen wie Piräus wichtige wirtschaftliche und logistische Knotenpunkte in einem global vernetzten System. Der griechische Hafen von Piräus ist dabei ein herausragendes Beispiel und liegt strategisch an der wichtigen Schifffahrtsroute zwischen dem Suezkanal und Gibraltar. Er bietet Zugang zum Schwarzen Meer und zum Hinterland des Balkans als Eingangstor nach Mittel- und Osteuropa über das Eisenbahnsystem. (Kotoulas, 2024, S. 3f).

Heute ist Piräus der größte Hafen im Mittelmeerraum in Bezug auf den Containerverkehr und zählt zu den wichtigsten Knotenpunkten der BRI. Die größte

Investition Chinas erfolgte 2016, als COSCO zunächst 51 % und später 67 % der Anteile für 419,7 Millionen USD erwarb (Stamouli, 2016, o. S.).

Im August 2018 unterzeichneten die Außenminister Chinas und Griechenlands eine Absichtserklärung zur Zusammenarbeit im Rahmen der BRI, wodurch Griechenlands Rolle als Brücke zwischen Europa und Asien gestärkt wurde. Viele dieser Länder, einschließlich der V4-Staaten, hatten bereits 2015 als erste EU-Mitgliedsstaaten solche Absichtserklärungen unterzeichnet. Die Vertiefung der Beziehungen zu China bietet diesen kleineren und schwächeren europäischen Staaten, die früher von Russland und Deutschland beeinflusst wurden, mehr strategische und wirtschaftliche Spielräume (Druzbacka & Kittová, 2021, S. 27).

3.2.2. Die Pelješac-Brücke

Die Pelješac-Brücke verbindet den südlichsten Teil Kroatiens mit dem Festland und umgeht den sogenannten Neum-Korridor, einen schmalen Küstenstreifen, der zu Bosnien und Herzegowina gehört (Europäische Kommission, 2022a, o. S.).

Am 12. Januar 2018 gab die kroatische staatliche Straßengesellschaft Hrvatske ceste (HC) bekannt, dass die China Road and Bridge Corporation (CRBC) den Zuschlag für den Bau der Pelješac-Brücke erhalten hat. Das Angebot von CRBC lag bei 279 Millionen Euro, während das der österreichischen Strabag bei 351 Millionen Euro lag. Die Gesamtinvestition für die Straßenverbindung nach Süddalmatien, einschließlich der Brücke und der Zufahrtsstraßen, beträgt 526 Millionen Euro. Die Arbeiten an der Brücke wurden zu 85 % aus dem EU-Haushalt kofinanziert, während sowohl die Ausschreibung als auch die Vergabe vollständig in der Zuständigkeit Kroatiens lagen. Es ist wichtig zu betonen, dass die EU keine laufenden nationalen Ausschreibungsverfahren überprüfen kann. Die Europäische Kommission kann jedoch nachträglich die ordnungsgemäße Durchführung der Projektfinanzierung bewerten. Der Vertrag zwischen HC und CRBC für die Brückenbauarbeiten wurde am 23. April 2018 unterzeichnet (Bickl, 2019, S. 58f).

Der Auftrag für den Bau der Brücke wurde im Rahmen einer offenen und transparenten Ausschreibung vergeben. Dennoch stieß die Entscheidung zugunsten von CRBC auf Unmut bei europäischen Bauunternehmen wie Strabag, die ebenfalls an der

Ausschreibung teilgenommen hatten und feststellen mussten, dass ihr Angebot um 20 Prozent unterboten wurde. Obwohl das Verwaltungsgericht in Zagreb eine Klage von Strabag, die eine Verzögerung des Projekts beantragte, abwies, wuchs die Besorgnis über den Wettbewerbsvorteil, den subventionierte chinesische Unternehmen beim Zugang zum EU-Markt genießen könnten (Petkova & van der Putten, 2020, S. 6). Zudem bestand die Mehrheit der Arbeiter auf der Baustelle aus chinesischen Staatsbürgern, was die Bedenken über Preisdumping durch Unterbezahlung der Arbeitskräfte noch verstärkt. Quellen wie die New York Times behaupten, dass nicht klar ist, ob die kroatischen Behörden wissen, wie viel die chinesischen Arbeiter bezahlt werden, aber die kroatische Regierung hat hierzu keine Stellung bezogen (Santora & Surk, 2020, o. S.).

4. Auswirkungen der BRI auf die Außenwirtschaftspolitik der EU

Der schnelle Anstieg chinesischer Investitionen vor 2017 rief in Europa Besorgnis hervor. Es wurde befürchtet, dass chinesische Unternehmen einer staatlich gelenkten Strategie folgen könnten, bei der europäische Technologien aufgekauft und somit die industrielle Basis untergraben sowie wertvolles Know-how nach China transferiert wird. Zudem wurde die (tatsächliche oder vermutete) staatliche Unterstützung als Vorteil für chinesische Unternehmen im Wettbewerb um Unternehmensübernahmen betrachtet (Fischer, 2019, S. 10).

4.1 Ökonomische Chancen und Risiken

Die BRI birgt für die EU sowohl Chancen als auch Risiken. In den nachfolgenden Unterabschnitten werden zunächst einige der zentralen Möglichkeiten und Gefahren aufgeführt und im Anschluss jeweils gesondert ausgewählte Beispiele zur Veranschaulichung dieser Ambivalenz angeführt.

4.1.1 Risiken

Ein oftmals genanntes Risiko wird darin gesehen, dass es aufgrund ungleicher wirtschaftlicher Vorteile für chinesische Unternehmen zu einer mangelnden Gegenseitigkeit in den Beziehungen zwischen der EU und China kommen könne. Zudem kann ein unzureichender Abgleich der Infrastrukturprojekte zwischen der EU und China zu Lücken in der Konnektivität oder zu konkurrierenden und sich überschneidenden Investitionen führen (Europäischer Rechnungshof, 2020, S. 28).

Ein weiterer, oft gemachter Vorwurf lautet, chinesische staatseigene Unternehmen finanzierten nicht tragfähige Schulden in EU-Staaten und Drittländern, was zu Zahlungsausfällen und dem Verlust strategischer Sicherheiten führen kann. Außerdem könnte die erzwungene Weitergabe von Technologie an China die langfristige Wettbewerbsfähigkeit der EU beeinträchtigen (Europäischer Rechnungshof, 2020, S. 28).

Ebenfalls als ökonomische Gefährdungen werden chinesische Wareneinfuhren in die EU gesehen, die zu Preisen unterhalb der Produktionskosten erfolgen sowie Störungen bei wichtigen chinesischen Zulieferern, die negative Effekte auf die Lieferketten der EU verursachen (Europäischer Rechnungshof, 2020, S. 28).

4.1.1.1 Verschuldung von Drittländern & Verlust strategischer Sicherheiten

China hat im Rahmen der BRI Kredite vergeben, ohne die langfristige Tragfähigkeit der Projekte oder die finanzielle Situation der Kreditnehmer ausreichend zu prüfen. Dies hat in Ländern wie Pakistan, Tadschikistan, Kirgisistan, Sri Lanka, den Malediven und dem EU-Bewerberland Montenegro zu einer übermäßigen Verschuldung geführt.

China wird in diesem Zusammenhang immer wieder ein strategisches Vorgehen vorgeworfen, welches als „Schuldenfallen-Diplomatie“ bezeichnet wird. Dieser Begriff wurde erstmals 2017 vom indischen Experten Brahma Chellaney vom "Center for Policy Research" in Delhi geprägt. In dem Wissen, dass die im zuvor genannten Länder oft nicht in der Lage sind, die Kredite zurückzuzahlen, verfolgt China dieser Interpretation zufolge das Ziel, besagte Staaten in eine wirtschaftliche und politische

Abhängigkeit von Peking zu bringen. Zudem nutze China, so der Vorwurf, diesen Hebel, um im Gegenzug für Schuldenerleichterungen Besitzrechte an wertvollen Vermögenswerten in diesen Ländern zu erlangen. Es ist wichtig darauf hinzuweisen, dass die These von der Schuldenfalle mittlerweile von manchen Experten angezweifelt wird (Ebbighausen & Spross, 2020, o. S.).

Ein ähnliches Risiko könnte auch in der EU entstehen, wenn Projekte mit BRI-Finanzierung in den Mitgliedstaaten umgesetzt werden.

4.1.1.2 Technologietransfer & geistiges Eigentum

Gemeinhin wird der Transfer von Technologie von europäischen an chinesische Unternehmen als Risiko eingestuft. Laut der Umfrage zum Unternehmerv Vertrauen der Handelskammer der Europäischen Union in China aus dem Jahre 2019 gaben 20 % der Befragten an, dass sie gezwungen waren, Technologie zu transferieren, um ihren Zugang zum chinesischen Markt nicht zu gefährden. Dies deutet auf das Fehlen von Gegenseitigkeit in den Beziehungen zwischen der EU und China hin (Europäischer Rechnungshof, 2020, S. 30).

Kommt es zu Technologielecks und zur Einfuhr von nicht vertrauenswürdiger Technologie ist die Sicherheit von IT, Netzwerken und Cyberspace kompromittiert. Lebenswichtige Güter und Dienstleistungen wie Trinkwasser, Telekommunikation, Gesundheitswesen und militärische Systeme können bedroht sein. China könnte die 5G-Mobilfunkinfrastruktur sabotieren, um die Kommunikation zu stören, zum Beispiel als Reaktion auf einen diplomatischen Konflikt mit der EU wegen eines Krieges in Ostasien (Rühlig & Teer, 2025, S. 3).

4.1.1.3 Risiken für die Widerstandsfähigkeit der Wertschöpfungskette

Naturkatastrophen, Pandemien, Kriege oder andere Arten von Störungen machen die EU und ihre Partner anfällig für Risiken in der Lieferkette. Dazu gehört vor allem die übermäßige Abhängigkeit von kritischen Materialien, Komponenten und Fertigwaren, die nur aus einem oder wenigen Ländern bezogen werden. Dies erfordert eine

Diversifizierung, vor allem durch die Förderung der Produktion in Drittländern oder die Verlagerung der Produktion innerhalb der EU. Die Abhängigkeit der Welt von China bei der Verarbeitung kritischer Rohstoffe verschafft der VR China ein enormes Druckmittel. Schließlich sind diese Materialien von entscheidender Bedeutung für Verteidigung, Medizin, digitale, grüne und andere kritische Technologien (Rühlig & Teer, 2025, S. 3).

4.1.2 Chancen

Ein positiver Aspekt, der im Diskurs rund um die wirtschaftlichen Auswirkungen der BRI auf die EU genannt wird, ist die Stärkung der internationalen Kreditvergabekapazitäten und der daraus resultierenden Förderung des Wirtschaftswachstums. Zudem tragen chinesische Investitionen in den Nachbarländern der EU und in Entwicklungsländern zur Förderung des Wirtschaftswachstums bei und unterstützen die Erreichung der EU-Ziele (Brattberg & Soula, 2018, o. S.).

Zu den weiteren Vorteilen wird die Aufwertung des Euro gezählt, die sich aus der Umwandlung der chinesischen Devisenreserven ergibt, um in Euro-denominierte Vermögenswerte zu investieren. Darüber hinaus kommt es aufgrund der BRI zum Ausbau des Handels, da die verbesserte Konnektivität die Handelskosten in der EU und anderen Ländern senkt (Europäischer Rechnungshof, 2020, S. 32).

Ein weiterer positiver Punkt wird in der Förderung der Weiterentwicklung der Eisenbahn als Alternative zum See- und Luftverkehr in der EU gesehen (Genovese, 2023, S. 16). Die Vorteile der Eisenbahn sind für ein Marktsegment besonders attraktiv. Der Nischenmarkt der hochwertigen (Luxusgüter, Maschinen und Anlagen, Automobile, Fahrzeuge) und zeitsensiblen Güter (Lebensmittel und Getränke, Pharmazeutika) scheint stärker vom Schienentransport zu profitieren, bedenkt man, dass Güter als zeitsensibel gelten, wenn sie aufgrund der Lagerhaltungskosten einem Wertverlust und einer unsicheren Nachfrage unterliegen, Verderblichkeit und schneller technologischer Veralterung unterliegen (Hummels, 2007, S. 131ff).

Zudem kommt es aufgrund der BRI zu einem Ausgleich der Güterströme in und aus der EU und die Initiative schafft einen Anreiz zur Vereinfachung der Zollregelungen,

zur Verbesserung der Konnektivität. Ein weiterer Punkt betrifft den Kompetenz- und Wissensaustausch mit China, von dem EU-Unternehmen bei der Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekte in Zentralasien profitieren können. Auch hat die Union durch den Zugang zu neuesten Technologien die Möglichkeit, ihre Standards und Fähigkeiten im Bereich der Digitalisierung zu fördern. Außerdem reduziert die EU die potenzielle Abhängigkeit von einzelnen Ländern durch die Diversifizierung des Risikos ausländischer Investitionen, (Europäischer Rechnungshof, 2020, S. 32).

EU-Sektoren wie Hochschulbildung, Forschung oder die Kreativ- und Kulturindustrie profitieren von der Zusammenarbeit und dem Austausch mit China (Duarte & Ferreira-Pereira, 2022, S. 594).

4.1.2.1 Verbesserung der Konnektivität und der Güterströme

Dieser Aspekt lässt sich an der chinesischen COSCO Shipping Corporation Ltd (COSCO) verdeutlichen. Es handelt sich dabei um ein staatliches Unternehmen, das Anteile an Terminals in europäischen Häfen wie Valencia, Rotterdam, Antwerpen und Piräus besitzt. Nimmt man nun beispielhaft den Hafen von Piräus, fungiert die COSCO Shipping Group seit August 2016 als Mehrheitsaktionärin der Hafenbehörde von Piräus, die den Terminal I betreibt. Außerdem verwaltet die COSCO Pacific Terminal II im Rahmen eines 2008 unterzeichneten Konzessionsvertrags mit einer Laufzeit von 35 Jahren (Europäischer Rechnungshof, 2020, S. 33).

Das Abkommen zwischen der Hafenbehörde von Piräus und COSCO führte zu einer besseren Anbindung und effizienteren Warenströmen. Es schuf die Grundlage für Investitionen in zusätzliche Anlegestellen sowie den Bau einer Eisenbahnverbindung, die die Terminals des Hafens mit dem nationalen Schienennetz verbindet. Laut Weltbank stieg das jährliche Containeraufkommen im Hafen von Piräus in den Jahren zwischen 2007 und 2016 um 168 % (Weltbank, 2019, S. 51).

Der griechische Hafen hat sich in der Rangliste weiter nach oben gearbeitet und war 2019 nach Rotterdam, Antwerpen und Hamburg der viertgrößte Hafen Europas in Bezug auf das Containervolumen (Europäischer Rechnungshof, 2020, S. 33).

4.1.2.2 Kooperation in Wissenschaft & Forschung

Die Zusammenarbeit in den Bereichen Wissenschaft und Forschung bietet verschiedene Vorteile. EU-Sektoren wie Hochschulbildung, Forschung sowie die Kreativ- und Kulturindustrie können vom wissenschaftlichen Austausch mit China durch Programme wie Erasmus+ oder Jean-Monnet-Aktivitäten sowie von Forschungsinitiativen im Rahmen von Horizont 2020 profitieren. Bis März 2019 nahmen 1.034 chinesische Forscher an den Marie-Skłodowska-Curie-Maßnahmen teil. Laut den Dienststellen der Kommission und des EAD bringt diese Möglichkeit jedoch auch bestimmte Risiken mit sich, wie etwa das Fehlen von Gegenseitigkeit (Europäischer Rechnungshof, 2020, S. 33).

4.2 Geopolitische Implikationen und Einflussnahme

Will man die geopolitischen Auswirkungen der BRI auf die EU untersuchen, spielt der zwischen China und den mittel- und osteuropäischen Ländern (MOE) eingerichtete „17+1-Kooperationsmechanismus“ eine wichtige Rolle. Dieser zielt darauf ab, die Wirtschaftsbeziehungen durch die Förderung von Investitionen in Infrastruktur, Handel und Energie zu verbessern (Zhao, 2025, S. 122).

Ursprünglich wurde der Mechanismus im Jahre 2012 ins Leben gerufen und hieß zum damaligen Zeitpunkt noch 16+1-Kooperationsformat, denn er sollte als Plattform zur Förderung der Zusammenarbeit zwischen 16 mittel- und osteuropäischen Ländern (MOEL) und China dienen. Im Jahr 2013 wurde die Initiative mit der BRI verbunden. Im April 2019 schloss sich Griechenland offiziell an, wodurch fortan von 17+1 die Rede war (Skorić, 2019, o. S.).

Seither hat der Zusammenschluss ambivalenter Ergebnisse hervorgebracht: So hat die Initiative einerseits zu einem beträchtlichen Wachstum von Handel und Investitionen geführt und den mittel- und osteuropäischen Ländern geholfen, sich wirtschaftlich zu erholen und die regionale Konnektivität zu verbessern. Andererseits hat sie jedoch auch Bedenken hinsichtlich der Abhängigkeit von chinesischen Investitionen und möglicher geopolitischer Spannungen in Europa aufgeworfen. In Westeuropa haben chinesische Investitionen in Schlüsselsektoren Befürchtungen

hinsichtlich der strategischen Autonomie geweckt (Zhao, 2025, S. 122).

Chinesische Investitionen und Kooperationen in den Kernländern Westeuropas, wie Deutschland, Frankreich und Italien, fördern zwar die wirtschaftlichen Beziehungen, haben aber auch Bedenken hinsichtlich der strategischen Autonomie ausgelöst. Die Investitionen chinesischer Unternehmen in Westeuropa nehmen weiter zu und decken ein breites Spektrum von Sektoren ab, darunter Hightech, Energie und Infrastruktur. So haben chinesische Firmen beispielsweise Forschungs und Entwicklungszentren in Deutschland eingerichtet und sind an wichtigen Infrastrukturprojekten beteiligt, die zu einer tieferen wirtschaftlichen Integration zwischen den beiden Volkswirtschaften beigetragen haben. Da die chinesischen Investitionen in diesen kritischen Bereichen jedoch zunehmen, äußern einige europäische Länder Bedenken aufgrund ihrer wirtschaftlichen Abhängigkeit von China. Als Reaktion hierauf haben westliche Länder begonnen, die Vorschriften für ausländische Direktinvestitionen (ADI) zu verschärfen, um strategische Vermögenswerte vor dem Erwerb durch ausländische Unternehmen zu schützen. Ein bemerkenswertes Beispiel für diese Vorsicht ist die Entscheidung Deutschlands, ein chinesisches Staatsunternehmen daran zu hindern, eine Mehrheitsbeteiligung am Hamburger Hafen zu erwerben. Dies spiegelt die wachsende Besorgnis über die Ausweitung des chinesischen Einflusses in wichtigen Infrastruktur Sektoren wider (Zhao, 2025, S. 122f).

5. Reaktionen der EU auf die BRI

Vorab sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass sich die Strategien der EU aus der Harmonisierung der stark pragmatischen Positionen der Kommission bzw. des Rates der EU und der stärker ideologisch-politisch orientierten Haltung des Europäischen Parlaments ergibt.

Die politischen Leitlinien der EU im Rahmen ihrer China-Strategie werden in sogenannten „Mitteilungen“ dargelegt, die gemeinsam von der Europäischen Kommission und dem Hohen Vertreter bzw. der Hohen Vertreterin für Außen und Sicherheitspolitik und Vizepräsident/in der Kommission (HR/VP) veröffentlicht werden. Die Umsetzung dieser Strategien erfolgt entweder über EU-interne Rechtsvorschriften – wie Verordnungen oder Richtlinien, die vom Rat und dem Europäischen Parlament

beschlossen werden müssen – oder durch außenpolitische Stellungnahmen und Beschlüsse des Rates.

Der zentrale Nachteil dieses einvernehmlichen Entscheidungsprozesses besteht in dem Risiko, nicht schnell genug auf die Herausforderungen reagieren zu können, mit denen die EU sich konfrontiert sieht (Europäischer Rechnungshof, 2020, S. 35).

Die Reaktion der EU auf die BRI erfolgte in Form einer schrittweisen Umorientierung der eigenen Außenwirtschafts- und Industriepolitik. Der Ausgangspunkt war dabei ein Wandel des China-Bildes wichtiger politischer Entscheidungsträger und Unternehmensvertreter. Eine zentrale Rolle in diesem Kurswechsel spielte die Regierung der Bundesrepublik, die später auch auf EU-Ebene wichtige Akzente setzte und speziell bei der französischen Regierung Rückhalt für einen neuen außenwirtschafts- und industriepolitischen Ansatz gegenüber China gewann (Schmalz et al., 2022, S. 444).

Zu den Ursachen dieser Veränderung zählten neben dem aktiven Lobbying der US-Regierung für eine kritische Haltung gegenüber China drei wesentliche Entwicklungen: Erstens begannen europäische Wirtschaftsakteure wie der deutsche BDI, das wirtschaftliche Umfeld in China neu zu bewerten. Die „Made in China 2025“-Strategie, die die Förderung inländischer Unternehmen vorsah, hatte den Marktzugang für europäische Firmen erschwert. Dies führte zu der Wahrnehmung, dass europäische Unternehmen auf neue Hindernisse stießen, während die Konkurrenz durch chinesische Unternehmen auf dem EU-Markt zunahm (European Union Chamber of Commerce in China, 2017, S. 16ff).

Zweitens kam es durch den Anstieg chinesischer Direktinvestitionen in die EU zu Konflikten. Ein zentrales Ereignis war 2017 die Übernahme des deutschen Industrieroboterherstellers Kuka durch den chinesischen Konzern Midea, was im deutschen Wirtschaftsministerium Bedenken vor dem Kauf von Hochtechnologieunternehmen durch chinesische Investoren verstärkte und dazu führte, dass die Bundesregierung in Fällen, in denen es um kritische Infrastruktur und Know-how geht, ein Vetorecht sowie die Möglichkeit, Übernahmen in solchen Bereichen zu verbieten, einführen wollte. Zuvor hatte die Bundesregierung dieses Recht nur, um gemäß der Außenwirtschaftsverordnung die „Öffentliche Ordnung und Sicherheit der Bundesrepublik“ zu schützen. Dies bezog sich hauptsächlich auf sicherheitsrelevante Unternehmen, wie etwa in der Militärtechnik, jedoch nicht auf Unternehmen, die strategisch wichtiges Know-how besitzen (Hamberger, 2017, o. S.).

Drittens trugen die Diskussionen über Menschenrechtsverletzungen an der uigurischen Bevölkerung in Xinjiang sowie über das Sicherheitsgesetz in Hongkong zu einer verschärften kritischen Haltung bei. Als China Anfang 2021 mit Gegensanktionen auf die EU-Sanktionen gegen chinesische Entscheidungsträger reagierte, trugen auch diese Entwicklungen dazu bei, dass die EU ihre Position gegenüber China zunehmend kritischer gestaltete (Schmalz et al., 2022, S. 444).

Bezüglich konkreter handelspolitischer Reaktionen auf die BRI, hat die EU bisher lediglich vereinzelt auf klassische Maßnahmen wie Anti-Dumpingzölle zurückgegriffen. So einigten sich das Europäische Parlament und der Rat Anfang Dezember 2017 bezüglich des Vorschlags der Kommission zu handelspolitischen Schutzinstrumenten der EU, einschließlich Anti-Dumping- und Anti-Subventionsmaßnahmen. Ziel war es, die Wirksamkeit des EU-Handelsschutzes angesichts neuer globaler Herausforderungen, wie etwa den weltweiten Überkapazitäten in Bereichen wie Stahl und Aluminium, zu gewährleisten. Nach der Zustimmung des Rates am 16. April 2018 traten die neuen Vorschriften am 8. Juni 2018 in Kraft (Saarela, 2018, S.17).

Am 3. Oktober 2017 wurde ebenfalls eine Einigung über den Vorschlag der Kommission zur neuen Berechnungsmethode für Anti-Dumping- und Anti-Subventionsmargen erzielt, insbesondere für Einfuhren aus Ländern mit erheblichen Marktverzerrungen oder starker staatlicher Einflussnahme auf die Wirtschaft. Die überarbeiteten Vorschriften traten am 20. Dezember 2017 in Kraft, und die neue Berechnungsweise kann auf alle WTO-Mitglieder angewendet werden (Saarela, 2018, S.17).

Da ein Großteil der Anti-Dumping-Untersuchungen und Handelsschutzmaßnahmen der EU sich gegen China richtet, veröffentlichte die Kommission am 20. Dezember 2017 einen Bericht über staatlich bedingte Marktverzerrungen in China. Im Jahr 2017 leitete die Europäische Kommission drei neue Anti-Dumping- und zwei Anti-Subventionsverfahren gegen chinesische Produkte ein (Saarela, 2018, S.17).

2018 wurde der Geltungsbereich für (Straf-)Zölle nochmals erweitert, jedoch wurden Schutzzölle weiterhin nur für ausgewählte Produkte, wie die bereits erwähnten Stahlerzeugnisse oder Graphitelektroden, eingeführt (Schmalz et al., 2022, S. 445).

In der EU entwickelte sich ein Diskurs, in dem die Kritik am chinesischen staatskapitalistischen Modell eine zentrale Rolle spielte. Ein häufig geäußertes Argument von politischen und wirtschaftlichen Akteuren in der EU lautet dabei:

Während die Union eines der weltweit offensten Handels- und Investitionssysteme habe, weigere sich China, eine ähnliche Öffnung zuzulassen. Stattdessen bevorzuge China eigene Unternehmen nicht nur im staatlichen Beschaffungswesen und auf dem Binnenmarkt, sondern unterstütze diese auch im Ausland, was zu unfairen Wettbewerbsvorteilen führe (BusinessEurope, 2020, S. 12).

Um ein faireres Wettbewerbsumfeld zu schaffen, werden daher verschiedene handelspolitische Maßnahmen vorbereitet. So legte die EU-Kommission 2021 einen Verordnungsentwurf vor, um Drittstaatensubventionen in Bereichen wie Unternehmensfusionen, Gemeinschaftsunternehmen und öffentlicher Beschaffung mittels notifizierungsbasierter Untersuchungsverfahren zu prüfen. Dies gilt ab einer gemeinsamen Umsatzschwelle von 500 Millionen Euro bei Fusionen, 250 Millionen Euro bei Staatsaufträgen und bei finanziellen Zuwendungen über 50 Millionen Euro durch Drittstaaten (Schmalz et al., 2022, S. 445).

Ein ähnliches Ziel verfolgt das International Procurement Instrument (IPI), dessen Umsetzung mit der neuen europäischen Industriestrategie von 2020 vorangetrieben wurde. Das IPI soll Wettbewerbsvorteile von staatlich unterstützten Unternehmen aus Drittstaaten bei der Vergabe von Staatsaufträgen ausgleichen. Falls keine Abkommen bestehen, können Preisauflagen oder Punktabzüge für Angebote über 5 Millionen Euro bei Waren und Dienstleistungen bzw. 15 Millionen Euro bei Bauaufträgen und Konzessionen verhängt oder Unternehmen komplett ausgeschlossen werden (Schmalz et al., 2022, S. 445).

5.1 EU-Strategien und Initiativen: "Global Gateway" und andere Projekte

Breinbauer zufolge war sich die Europäische Union viele Jahre nach der Initiierung der BRI nicht deren Breite und Tiefe bewusst. Erst im Jahre 2021 präsentierte sie eine eigene Strategie als Antwort auf Chinas Vorstoß in Form der sogenannten „Global Gateway“ Initiative. Diese Alternative griff nicht sofort, sondern benötigte Zeit, um ihre Effekte langsam zu entfalten (Breinbauer, 2024, S. 103).

Das erklärte Ziel dieser Maßnahme war und ist es, einen Teil des weltweit geschätzten Bedarfs an Infrastrukturinvestition in Höhe von 13 Billionen Euro bis zum Jahre 2040 zu decken und damit eine Alternative zur Belt and Road Initiative (BRI) zu bieten

(Europäische Kommission, 2021, S. 1). Mit der Global Gateway Initiative wird laut Europäischer Kommission die Absicht verfolgt, mithilfe sämtlicher Finanzierungs- und Entwicklungsinstrumente der EU sowie dank des starken Engagements der Mitgliedstaaten zwischen 2021 und 2027 Investitionen von bis zu 300 Milliarden Euro zu mobilisieren (Europäische Kommission, 2021, S. 3).

Diese direkte Antwort auf die BRI vonseiten Europas basiert auf den Prinzipien demokratischer Werte und Standards, der verantwortungsvollen Verwaltung und Transparenz, gleichberechtigter Partnerschaften, grüner und sauberer Entwicklungen, der Mobilisierung von Privatsektorinvestitionen und legt einen Schwerpunkt auf Sicherheit (Europäische Kommission, 2021, S. 4f).

Zum erstgenannten Punkt heißt es dabei wörtlich, „dass die Rechtsstaatlichkeit, (...) Menschen-, Sozial- und Arbeitnehmerrechte sowie Normen beachtet werden müssen, (...). Zu diesem Zweck werden Investitionen ausgewählt, die für die Menschen, die Umwelt und die Wirtschaft vor Ort nachhaltig sind“ (Europäische Kommission, 2021, S. 4).

Für die geforderte, verantwortungsbewusste Administration und Klarheit wiederum „bedarf es eines freien Zugangs zu öffentlichen Aufträgen und gleicher Wettbewerbsbedingungen für potenzielle Investoren sowie konkret vereinbarter Ergebnisse“ (Europäische Kommission, 2021, S. 4).

Der Aspekt der gleichgestellten Kooperation impliziert unter anderem, dass bei der „Projektplanung die Fähigkeit der Gastländer berücksichtigt werden muss, die Infrastrukturen nach ihrer Fertigstellung nachhaltig zu verwalten und instand zu halten“ (Europäische Kommission, 2021, S. 4).

Um umweltfreundliche Entwicklungen zu gewährleisten, müssen Global Gateway Projekte dem Prinzip „der Schadensvermeidung des europäischen Grünen Deals gerecht werden und die Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen und strategischen Umweltprüfungen beinhalten“ (Europäische Kommission, 2021, S. 4).

Der Sicherheitsaspekt beinhaltet auch das Ziel, „Bürger vor ungerechtfertigter Überwachung durch Behörden oder private Unternehmen“ (Europäische Kommission, 2021, S. 5) zu schützen.

Die Stimulierung von Investitionen aus dem privaten Sektor schließlich soll anhand der Bündelung öffentlicher Mittel erfolgen. Hierzu zählen Ressourcen der EU, Mittel der Mitgliedstaaten und von Finanzinstitutionen sowie Gelder der multilateralen

öffentlichen Finanzierung (Europäische Kommission, 2021, S. 5).

Mit der GGI beabsichtigt die EU zu einem bedeutenderen Finanzier von Infrastruktur in Ländern mit niedrigem und mittlerem Einkommen zu werden. Der Antwortcharakter der „Global Gateway“ Initiative geht aus der Tatsache hervor, dass sie Bereiche umfasst, die auch von der BRI abgedeckt werden. Die Rede ist in diesem Zusammenhang von Verkehrsinfrastruktur, digitalen Technologien, Klima und Energie, Gesundheit und Bildung. 2023 wurden weltweit 90 Großprojekte im Rahmen dieser europäischen Initiative in den Bereichen Digitalisierung, Energie und Verkehr gestartet, mit dem Ziel, die globale Gesundheitsversorgung, Bildung und Forschung zu verbessern. Die Initiativen konzentrieren sich zunächst auf Afrika, für das bereits 150 Milliarden Euro reserviert wurden (Breinbauer, 2024, S. 103).

Der Global-Gateway-Rahmen wurde weithin als Versuch wahrgenommen, mit der BRI zu konkurrieren und eine umfassendere sowie stärker strukturierte geostrategische Präsenz der EU in der Welt zu entwickeln (Barbero, 2023, o. S.). Dies spiegelt sich in einer breiteren Verschiebung des EU-Diskurses gegenüber China wider: Während das EU-Strategiedokument zu China aus dem Jahr 2016 noch den „gegenseitigen Nutzen in politischer und wirtschaftlicher Hinsicht“ in den Beziehungen zwischen China und der EU betonte, wurde Peking im Strategischen Ausblick EU-China von 2019 als „strategischer Konkurrent“ und sogar als „systemischer Rivale“ bezeichnet (De Decker, 2019, o. S.).

Die GGI kann demnach als Ausdruck einer breiteren Verschlechterung der Beziehungen zwischen China und der EU gesehen werden, wobei die BRI eine zentrale Rolle in diesem Prozess spielt. Allerdings steht die GGI auch unter erheblicher Kritik, da sie keine neuen Finanzmittel bereitstellt, sondern lediglich einen Rahmen für bereits vorhandene Mittel bietet. Es bleibt unklar, wie die geplanten Investitionen in der Praxis tatsächlich mobilisiert werden sollen (Barbero, 2023, o. S.). Unabhängig von diesen Finanzierungsfragen stellt die GGI einen (bislang weitgehend erfolglosen und unterfinanzierten) Versuch dar, mit China zu konkurrieren, was eine veränderte Wahrnehmung der Bedrohung durch China innerhalb der EU widerspiegelt (Efsas, 2024, S. 7).

Alles in allem stellt der GGI den Versuch seitens der EU dar, auf die BRI zu reagieren und eine stärkere geostrategische Präsenz aufzubauen, obwohl der Finanzierungsansatz weiterhin kritisiert wird. In der sich verändernden Landschaft der globalen Infrastrukturentwicklung verdeutlicht die Interaktion zwischen Chinas BRI und

der GGI der EU die veränderte Dynamik und den zunehmenden Wettbewerb in den internationalen Beziehungen und im Handel (Efsas, 2024, S. 7).

5.2 Kooperation und Konkurrenz mit China

Im März 2019 veröffentlichte die EU eine bahnbrechende Mitteilung, in der sie feststellte, dass Peking in einigen Bereichen ein Systemrivale, in anderen ein Konkurrent und potenzieller Partner ist (Europäische Kommission, 2019, S. 1.). Auf der Grundlage dieser Feststellung entwickelte die EU eine Reaktion, der folgende drei Ziele zugrunde lagen:

Erstens wollte die Union anhand klar definierter Interessen und Grundsätze ihr Engagement mit China vertiefen, um gemeinsame Interessen auf globaler Ebene zu fördern. Zweitens gab die EU als Ziel vor sich nachdrücklich um ausgewogenere und auf Gegenseitigkeit beruhende Bedingungen für die Wirtschaftsbeziehungen zu bemühen. Drittens schließlich macht sich die Union bewusst, dass sie sich in einigen Bereichen selbst an die veränderten wirtschaftlichen anpassen und ihre eigene Innenpolitik und industrielle Basis stärken muss, um ihren Wohlstand, ihre Werte und ihr Sozialmodell langfristig aufrechtzuerhalten (Europäische Kommission, 2019, S. 1f).

Dabei war der Kommission klar, dass die EU und ihre Mitgliedstaaten ihre Ziele im Umgang mit China nur durch ein geschlossenes Auftreten wirksam verfolgen können. Bei der Zusammenarbeit mit China sind alle Mitgliedstaaten, sowohl einzeln als auch im Rahmen der subregionalen Zusammenarbeit, z.B. im Rahmen des 16+1-Formats, verpflichtet die Verantwortung und Übereinstimmung mit dem Recht, den Regeln und der Politik der EU zu gewährleisten (Europäische Kommission, 2019, S. 2).

Bei der Einschätzung der Auswirkungen und Potentiale der BRI spielen die Sicherheitsinteressen der EU eine wichtige Rolle. Der Union ist an der Stabilität der Staaten gelegen, insbesondere an der Peripherie Europas. Welche Infrastruktur dort entsteht und wie sie mit lokalen Konflikten zusammenhängt, sind dabei zentrale Fragestellungen (Abb, 2022, o. S.).

Bei der Auseinandersetzung mit der BRI gilt es Abb zufolge aufseiten der EU grundsätzlich offen zu sein. Anstatt sie automatisch als Sicherheitsrisiko zu betrachten, sollte vielmehr untersucht werden, warum die Initiative im globalen Süden so

erfolgreich und weit verbreitet ist, obwohl dort ebenfalls Bedenken bestehen, dass chinesisches Kapital politischen Einfluss mit sich bringen könnte (Abb, 2022, o. S.).

Konkurrenz entsteht der EU durch die BRI, weil diese gezielt Lücken besetzt, die von westlicher Entwicklungsarbeit nicht abgedeckt werden, und sie mit rascher Umsetzung, günstigen Zinsen auch in Hochrisikogebieten und dem Verzicht auf politische Reformvorgaben punktet. Wenn das im Zentrum der nachfolgenden Fallstudie befindliche Deutschland selbst Alternativen anbieten möchte, etwa im Rahmen des im Vorangegangenen diskutierten „Global Gateway“ Programms der EU, gilt es die Stärken und Schwächen der BRI sachlich analysieren. Harsche Kritik wie an der unter 4.1.1 erläuterten „Schuldenfallen-Diplomatie“ wird in BRI-Mitgliedsländern oft als beleidigend wahrgenommen und verstärkt antiwestliche Ressentiments (Abb, 2022, o. S.).

Fokussiert sich die EU hingegen auf die Stabilisierung der betroffenen Staaten, sollte eine punktuelle Zusammenarbeit mit chinesischen Projekten nicht ausgeschlossen werden. Hier besteht ein gemeinsames Interesse, das aufgrund der Politisierung der BRI nicht aus den Augen verloren werden sollte (Abb, 2022, o. S.).

Hinzu kommt, dass die eingesetzten Instrumente grundsätzlich komplementär sind: Durch ihre hohe Risikotoleranz und schnelle Umsetzung ist die BRI gut geeignet, Entwicklungsimpulse in fragilen Staaten zu setzen oder den Wiederaufbau von Postkonflikt-Staaten zu unterstützen. In Bereichen wie Stakeholder-Orientierung und Konfliktsensibilität könnte die EU und insbesondere Deutschland durch seine Entwicklungszusammenarbeit wertvolle Erfahrungen einbringen, um die BRI in diesen Bereichen zu verbessern. Dies wäre jedoch nur in einem politischen Umfeld möglich, welches China und seinen Einfluss nicht pauschal als sicherheitspolitisches Problem sieht (Abb, 2022, o. S.).

Aus dem Vorangegangenen geht deutlich hervor, dass die Frage nach Kooperation oder Konkurrenz in Teilen auch von der Haltung der EU abhängt. Alles in allem ist diese der BRI gegenüber allerdings nach wie vor ambivalent. Im Folgenden werden Beispiele für die Kooperationswilligkeit sowie für Konkurrenzbereiche angeführt.

5.2.1 Die EU-China Konnektivitätsplattform

Eine Maßnahme, anhand derer die Europäische Union ihr Interesse daran bezeugt, sich in die BRI einzubringen, an ihr teilzunehmen und sie mitzugestalten, ist die EU-China Konnektivitätsplattform (EU-China Connectivity Platform).

Diese ging aus der sogenannten Juncker-Kommission hervor. Im Arbeitsprogramm der Kommission für 2016 wurde erstmals das Ziel genannt, die bilateralen Beziehungen zu intensivieren und maßgeschneiderte strategische Ansätze zu aktualisieren - insbesondere im Hinblick auf China. Hinzu kam die Zielformulierung einer ausgewogenen und fortschrittlichen Handelspolitik, als Mittel zu Herstellung eines kohärenten Ansatzes der Verbindung. Darüber hinaus sollten die Handels- und Investitionsbeziehungen mit China bei gleichen Wettbewerbsbedingungen vertieft, geistige Eigentumsrechte gewahrt, der Schutz verbessert, die Zusammenarbeit in Spitzentechnologien gestärkt und der Dialog über Wirtschaftsreformen, Menschenrechte und Klimawandel gefördert werden (Europäische Kommission, 2016, o. S.).

Im September 2015 dann unterzeichneten die Nationale Entwicklungs- und Reformkommission der Volksrepublik China und die Europäische Kommission das sogenannte „Memorandum of understanding on establishing a Connectivity Platform between the EU and China “. Das Ziel der Plattform besteht darin, den Informationsaustausch, die Förderung nahtloser Verkehrsverbindungen und Verkehrserleichterungen, das Erzielen von Synergieeffekten bei entsprechenden Maßnahmen und Projekten sowie die Schaffung von Kooperationsmöglichkeiten für chinesische und europäische Unternehmen (Europäische Union, 2018, S. 1).

Diese Plattform ist darauf ausgelegt, konkrete Möglichkeiten zu bieten, sich an für beide Seiten vorteilhaften Projekten zum Bau von Infrastrukturen zu beteiligen, was nicht nur neue Wege für die Zusammenarbeit zwischen der EU und China eröffnen, sondern auch die Stabilität und Entwicklung auf dem riesigen eurasischen Kontinent zwischen ihnen fördern soll. So gesehen ist die Konnektivitätsplattform ein Experiment der gegenseitigen Vergesellschaftung, das darauf abzielt, die EU und China näher zusammenzubringen (Geeraerts, 2018, S. 1ff).

Die oberste Ebene der Plattform bildet das jährliche Treffen der Vorsitzenden, deren

Ergebnisse in der gemeinsamen Erklärung veröffentlicht werden. Zum Zeitpunkt der Analyse des Hofes war das wichtigste Ergebnis dieser Plattform die Leistungsbeschreibung für die sogenannte "Joint Study on Sustainable Railway-based Comprehensive Transport Corridors between Europe and China" (2019). Diese verfolgte das übergeordnete Ziel, die geeignetsten und nachhaltigsten schienenbasierten, umfassenden Verkehrskorridore zu definieren (Europäischer Rechnungshof, 2020, S. 38).

Zudem einigte man sich darauf, das internationale Handelssystem zu bewahren und bilateralen Handel sowie Investitionen auszubauen. Das Zentrum dieses regelbasierten, transparenten, diskriminierungsfreien, offenen und integrativen multilateralen Ordnungsprinzips sollte die Welthandelsorganisation (WTO) bilden (Europäische Kommission, 2019, S.1).

Das gemeinsame Investitionsabkommen sollte - den Beteiligten des besagten Treffens zufolge - für die Aufrechterhaltung eines offenen, berechenbaren, fairen und transparenten Geschäftsumfelds für europäische und chinesische Investoren höchste Priorität genießen. In diesem Zusammenhang richteten sie auch einen politischen Mechanismus ein, um die Fortschritte bei den Verhandlungen kontinuierlich zu überwachen (Europäische Kommission, 2019, S.1).

5.2.2 Bilaterales Investitionsabkommen

Die EU strebt seit geraumer Zeit an, die Markttöffnung zwischen der EU und China wiederherzustellen, zentrale Probleme im Hinblick auf gleiche Wettbewerbsbedingungen zu lösen und die bilateralen Investitionsabkommen zwischen China und einzelnen Mitgliedstaaten durch ein einziges umfassendes Investitionsabkommen zwischen der EU und China zu ersetzen. Die Verhandlungen wurden 2012 aufgenommen, und beim 21. EU-China-Gipfel am 9. April 2019 erklärten sich die EU und China bereit, die notwendigen Fortschritte zu erzielen, um das umfassende Investitionsabkommen bis 2020 abzuschließen (Europäischer Rechnungshof, 2020, S. 44). Und tatsächlich wurde Ende 2020 ein Durchbruch in den Verhandlungen für das zukünftige Abkommen erzielt, doch eine Ratifizierung ist weiterhin nicht absehbar. Im Januar 2021 veröffentlichte die EU-Kommission den vorläufigen Text des „Comprehensive Agreement on Investment“ (CAI). Die

ursprünglich für 2022 geplante Unterzeichnung des Abkommens ist aufgrund eines eskalierten Streits über die Menschenrechtssituation in China jedoch nicht mehr in Sicht, die Ratifizierungsgespräche im Mai 2021 wurden vom Europäischen Parlament „auf Eis gelegt“ (Europäisches Parlament, 2021, o. S.).

Ein zentraler Grund für diese Maßnahme waren die vom Parlament als grundlos und willkürlich bezeichneten Sanktionen, die von den chinesischen Staatsorganen 2021 gegen mehrere EU-Bürger und Institutionen, darunter fünf Europaabgeordnete, verhängt worden waren. Die Abgeordneten bezeichneten den Schritt Pekings als Angriff auf die Grundfreiheiten und fordern die chinesischen Behörden auf, die restriktiven Maßnahmen aufzuheben (Europäisches Parlament, 2021, o. S.).

An diesem Beispiel lassen sich die außenpolitischen Implikationen außenwirtschaftlicher Initiativen verdeutlichen. Denn Mitte 2023 schien China bereit, die Gegensanktionen gegen die EU-Parlamentarier und chinakritischen europäischen Wissenschaftler zurückzunehmen, falls die EU das bilaterale Investitionsabkommen ratifizieren würde (Heide et al., 2023, o. S.).

In der Zwischenzeit wird von manchen Experten wie dem Leiter des Clusters Internationale Wirtschaftspolitik, Jürgen Matthes, allerdings der Nutzen einer Ratifizierung für die EU angezweifelt. Das Abkommen, so Matthes' Einschätzung, hätte nur begrenzte Chancen, wie etwa einen kleinen Schritt hin zu mehr Reziprozität im Marktzugang für europäische Investoren in China. Es würde vor allem bereits bestehende unilaterale Liberalisierungen Chinas festschreiben, was zu etwas mehr Rechtssicherheit führen könnte, jedoch kaum zusätzliche Liberalisierungen bringen. Das Ungleichgewicht beim Marktzugang zwischen China und der EU würde Matthes' Ansicht zufolge weitgehend bestehen bleiben (Heide et al., 2023, o. S.).

Zudem seien die Vorteile des CAI für einige Unternehmen, die bereits stark in China investieren und ihre Aktivitäten dort stärker lokalisiert haben, nur von geringer Bedeutung, da ihnen der Zugang aufgrund der Technologien, die sie nach China bringen, oder ihrer Forschungstätigkeiten dort ohnehin weitgehend offensteht. Für andere, insbesondere mittelständische Unternehmen, habe sich das Geschäftsumfeld in China jedoch verschärft, so Matthes (Heide et al., 2023, o. S.).

Zudem wären dieser Ansicht zufolge vertragliche Zusagen für eine Verbesserung der Investitionsbedingungen vonseiten Chinas für europäische Firmen nur begrenzt von Wert, da die chinesische Bürokratie weiterhin viele Möglichkeiten hat, es den EU-

Firmen zu erschweren. Das CAI würde laut Matthes daran wenig ändern, da es nur wenige Regulierungsbereiche abdeckt (Heide et al., 2023, o. S.).

Auch aus deutscher Perspektive kann das CAI als wirtschaftlich kontraproduktiv angesehen werden, eine Ratifizierung könnte ein falsches Signal im Hinblick auf die China-Strategie der Bundesregierung senden. Es würde die Investitionsanreize in China weiter erhöhen und so die politischen Bestrebungen zur Diversifizierung der Beziehungen zu China untergraben, wie etwa die restriktivere Vergabe von Investitionsgarantien (Matthes, 2023, o. S.).

Im Falle der Bereitschaft Chinas die Gegensanktionen gegen EU-Parlamentarier und chinakritische Wissenschaftler zurückzunehmen, müssten die Brüsseler Institutionen das CAI erneut prüfen. Angesichts der verschlechterten Geschäftsbedingungen in China seit Ende 2020 wäre das Abkommen in seiner aktuellen Form jedoch nicht ausreichend und würde Neuverhandlungen erfordern, wie die Präsidentin der Europäischen Kommission Ursula von der Leyen in einer Rede zu China deutlich machte. In einer Grundsatzrede im März 2023 betonte sie, dass der Großteil des Handels mit Waren und Dienstleistungen für beide Seiten vorteilhaft bleibe. Von der Leyen hob jedoch zugleich hervor, dass die Beziehungen unausgewogen seien und aufgrund von Chinas staatskapitalistisches System zunehmend durch Verzerrungen beeinflusst würden. Deshalb müsse man die Beziehungen neu ausbalancieren, basierend auf Transparenz, Berechenbarkeit und Gegenseitigkeit. Ziel sei es, sicherzustellen, dass die Handels- und Investitionsbeziehungen sowohl in China als auch in der EU den Wohlstand fördern (Europäische Kommission, 2023, o. S.).

Konkret bedeutet das eine Neubewertung des verhandelten Investitionsabkommens mit China, Stresstests zur Widerstandsfähigkeit und den Abhängigkeiten der EU sowie eine stärkere Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft und Industrie. In diesem Zusammenhang verwies von der Leyen unter anderem auf das sogenannte Netto-Null-Industrie-Gesetz als wichtigen Teil des Europäischen Grünen Deals sowie auf das Gesetz zu kritischen Rohstoffen, das zur Diversifizierung und Sicherstellung der Versorgung beitragen soll. Zudem gehe es darum, das bestehende Handelsinstrumentarium besser zu nutzen und neue Schutzmechanismen für kritische Sektoren zu entwickeln (Europäische Kommission, 2023, o. S.).

In Chinas signalisierten Bereitschaft, politisches Kapital zu investieren, um die EU wieder positiver zu stimmen, sieht Matthes einen Hebel für die EU. Zugleich stellen die Wettbewerbsverzerrungen durch Chinas industriepolitische Subventionen ein

wachsendes Problem für die EU dar. Deshalb sollten seiner Einschätzung nach schnellere multilaterale Handelsregeln innerhalb der WTO angestrebt werden, und die EU sollte China zu konstruktiven und zügigen Verhandlungen in dieser Hinsicht bewegen (Matthes, 2023, o. S.).

5.2.3 De-Risking als Teil der EU-Chinapolitik

Eine strategische Haltung, die vonseiten der Union vorgegeben und von der Bundesregierung adaptiert wurde, ist das sogenannte „De-Risking“. Dieser Begriff bildete das zentrale Leitmotiv in der Grundsatzrede von EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen zur China-Politik Ende März 2023. Dieser Ansatz stellt eine europäische Reaktion auf die unter der ersten US-Präsidentschaft von Donald Trump angestoßene Debatte über eine wirtschaftliche Entkopplung (Decoupling) von China dar. Während „Decoupling“ eine klare Trennung nahelegt, klingt „De-Risking“ deutlich gemäßiger – es zielt auf die Reduzierung von Abhängigkeiten und Risiken ab, ohne die wirtschaftlichen Beziehungen grundsätzlich infrage zu stellen. Wörtlich äußerte sich von der Leyen hierzu wie folgt: „Ich glaube, es ist weder umsetzbar noch im Interesse Europas, sich von China abzukoppeln. Unsere Beziehungen sind nicht entweder schwarz oder weiß – und auch unsere Antwort kann es nicht sein. Deshalb müssen wir uns auf die Risikominderung anstatt Entkopplung konzentrieren“ (Europäische Kommission 2023, o. S.).

Dadurch spiegelt De-Risking die Komplexität des Verhältnisses zwischen der EU und China besser wider und vermeidet ein rein binäres Freund-Feind-Denken, wie es in der ersten Administration unter Trump häufig mitschwang (Godehardt, 2024, S. 27).

Gleichzeitig fungiert De-Risking als Zeichen für den Wandel in der strategischen Ausrichtung der europäischen China-Politik: Weg von einer eher statischen und widersprüchlichen Einordnung Chinas als „Partner“, „Konkurrent“ und „systemischer Rivale“, wie dies noch im Strategischen Ausblick EU-China von 2019 der Fall war (siehe 5.1) – hin zu einem aktiveren, praxisorientierten Ansatz, der die Frage in den Mittelpunkt stellt, wie die EU ihre Beziehung zu China in zentralen Bereichen steuern und auf Veränderungen dort adäquat reagieren kann. Dieser Kurs wurde weiter konkretisiert durch die EU-Strategie zur wirtschaftlichen Sicherheit vom Juni 2023 sowie durch ergänzende Vorschläge der EU-Kommission im Januar 2024 (Godehard,

2024, S. 27f).

In ihrer Rede unterschied von der Leyen zudem zwei Dimensionen der Risikominimierung: einerseits De-Risking durch diplomatische Bemühungen, das heißt durch Dialog und Kooperation – etwa beim Thema Klimaschutz –, und andererseits die wirtschaftliche Risikoreduktion, bei der es um den Schutz kritischer Infrastrukturen, Lieferketten und Technologien geht (Godehardt, 2024, S. 28).

Das wirtschaftliche De-Risking, als zweiter zentraler Ansatz der EU-Strategie, stützt sich auf vier wesentliche Bausteine, die im Folgenden skizziert werden:

An erster Stelle steht der Ausbau und die Stärkung der europäischen Wirtschaft und Industrie – ein Beispiel dafür ist das unter 5.2.2 angesprochene EU-Gesetz über kritische Rohstoffe, das darauf abzielt, die europäische Abhängigkeit von Drittstaaten bei wichtigen Ressourcen zu verringern (Godehardt, 2024, S. 28). Diesbezüglich benennt von der Leyen die Abhängigkeit der EU von China in Sachen Seltene Erden (98 %), Magnesium (93 %) oder Lithium (97 %) explizit (Europäische Kommission, 2023a, S. 3).

Zweitens sollen bestehende handelspolitische Instrumente wie Export und Investitionskontrollen gezielter eingesetzt werden. In diesem Zusammenhang erwähnt von der Leyen gezielte Maßnahmen, um sicherheitsrelevante Bedenken auszuräumen – etwa im Zusammenhang mit 5G, ausländischen Direktinvestitionen oder Exportkontrollen. Auch erwähnt sie Instrumente zur Bekämpfung wirtschaftlicher Verzerrungen – zum Beispiel durch die Verordnung zu ausländischen Subventionen sowie eigens entwickelten Werkzeugen zur Abwehr wirtschaftlicher Erpressung. Sie fordert ein höheres Maß an Einigkeit innerhalb der Union, um diese Werkzeuge im Bedarfsfall entschlossener und zügiger anwenden zu können. Dafür sei auch ein stärker durchsetzbares und wirksames Gesamtkonzept notwendig (Europäische Kommission, 2023a, S. 3).

Drittens sieht Ursula von der Leyen angesichts der geopolitischen und technologischen Entwicklungen in China die Notwendigkeit, die Schutzmaßnahmen in sensiblen Zukunftsfeldern wie Quantencomputing, Robotik oder Künstlicher Intelligenz weiterzuentwickeln. In diesen Bereichen können ausländische Kapitalbeteiligungen potenzielle Sicherheitsrisiken darstellen – daher hat die EU ihre Strategie für wirtschaftliche Sicherheit ins Leben gerufen (Godehardt, 2024, S. 28).

Die vierte Säule des De-Risking betont die internationale Zusammenarbeit: Die EU will

sich enger mit gleichgesinnten Partnern abstimmen, sei es durch neue Handelsabkommen im Rahmen von G7 oder G20 oder durch die Umsetzung der Global-Gateway-Initiative, die auf den Ausbau nachhaltiger Infrastruktur in Entwicklungs- und Schwellenländern abzielt. In dieser Hinsicht kündigte von der Leyen an, die EU werde sich dort auf Freihandelsabkommen konzentrieren, wo sie noch keine habe, und nennt Neuseeland, Australien, Indien, sowie die Unionspartner ASEAN- und Mercosur. Auch die unter 5.1 erläuterte Global Gateway-Strategie kommt hier zur Rede. Anhand dieses Ansatzes will die EU Entwicklungsländern eine Wahlmöglichkeit hinsichtlich Infrastrukturinvestitionen und -finanzierung geben. Diese Schritte sollen die Lieferkette der Europäischen Union widerstandsfähiger machen und ihren Handel diversifizieren. Hierin sieht die Präsidentin der Kommission ein zentrales Element der wirtschaftlichen De-Risking-Strategie (Europäische Kommission, 2023a, S. 4).

Insgesamt zeigt sich: Die wirtschaftliche Sicherheit wird zum zentralen Element des europäischen De-Risking-Ansatzes. Dies wird nicht zuletzt durch die Veröffentlichung der entsprechenden EU-Strategie im Juni 2023 und die fünf konkreten Vorschläge zur Stärkung wirtschaftlicher Resilienz vom Januar 2024 deutlich (Godehardt, 2024, S. 28).

Besagte Strategie wurde im Rahmen einer Presseerklärung vom 20. Juni 2023 erläutert. Sie beinhaltet unter anderem den Vorschlag, in vier Bereichen eine intensive Risikobewertung für Wirtschaftssicherheit vorzunehmen. Hierbei handelt es sich um „Risiken für die Widerstandsfähigkeit der Lieferketten, einschließlich der Energiesicherheit, (...) die physische Sicherheit und die Cybersicherheit kritischer Infrastrukturen, Risiken im Zusammenhang mit der Sicherheit von Technologien und dem Durchsickern von Technologien (...) der Instrumentalisierung von wirtschaftlichen Abhängigkeiten oder mit wirtschaftlichem Zwang“ (Europäische Kommission, 2023b, S. 1).

Aus der Deklaration geht auch die Herangehensweise hervor, anhand derer die ausgemachten Risiken reduziert werden sollen. Hierbei handelt es sich neben der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Union, durch den Ausbau des Binnenmarktes, die Förderung einer widerstandsfähigen Wirtschaft, die gezielte Investition in Bildung und Qualifizierung sowie den Ausbau der europäischen Forschungs-, Technologie- und Industriekompetenz (Europäische Kommission, 2023b, S. 1), größtenteils um bereits von der Präsidentin der Europäischen Kommission in ihrer Rede zur China-

Politik Ende März 2023 erwähnte Ansätze.

Im Januar des Folgejahres konkretisierte die Kommission ihre Strategie zur Stärkung der wirtschaftlichen Sicherheit. Drei Handlungsfelder werden dabei ins Zentrum gestellt: die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der EU (promoting), die Absicherung ihrer wirtschaftlichen Stabilität (protecting) sowie der Ausbau vertrauensvoller Partnerschaften zur Wahrung internationaler Regeln, zur Unterstützung multilateraler Institutionen und zur Förderung nachhaltiger Entwicklung (partnering) (Europäische Kommission, 2024, S. 2f).

5.2.4 Off-Shoring, Re-Shoring, Near-Shoring

Die Gründe dafür, dass die EU verstärkt darüber nachdenkt, den lange Zeit ausgiebig praktizierten Off-Shoring Ansatz zumindest partiell durch Re- und Near-Shoring zu ersetzen, erklären sich aus einschneidenden Ereignissen wie beispielsweise der globalen Finanzkrise sowie Naturkatastrophen, wie dem Hurrikan Katrina, welche die Anfälligkeit und Unsicherheit globaler Lieferketten deutlich gemacht haben. Hinzu kommt der weltweite Mangel an qualifizierten Fachkräften. In China bestehen aufgrund der früheren Ein-Kind-Politik berechtigte Zweifel daran, ob künftig genügend gut ausgebildetes Personal zur Verfügung stehen wird und ob dieses überhaupt bereit ist, in industriellen Berufen zu arbeiten. Schließlich wurde das kritische Hinterfragen von Off-shoring-Strategien auch durch politische Maßnahmen unterstützt – ein Beispiel dafür ist die staatlich geförderte „Re-shoring Initiative“ in den USA (Heim et al. 2014, S. 920).

Die Überlegung der EU, wieder verstärkt in den Mitgliedsstaaten bzw. angrenzenden Staaten zu produzieren, geschah vor dem Hintergrund eines deutlichen Anstiegs des Anteils Chinas an den EU-Einfuhren bei den Extra-EU-Einfuhren (+3 Prozentpunkte). Dieser erwies sich als viel größer als bei den Einfuhren einschließlich des Intra-EU Handel (lediglich +1 Prozentpunkt). Dieser Unterschied zeigt, dass die EU-Mitgliedstaaten schnell Marktanteile von Nicht-EU-Importeuren übernommen haben (Kratz et al, 2024, S. 8). Die (Wieder-)Ansiedlung von Industriestandorten innerhalb und angrenzend an die EU sowie die damit einhergehende Produktionssteigerung führten zu einer gewissen Diversifizierung, und zwar aufgrund von Produktionssteigerungen in ausgewählten EU-Mitgliedstaaten - einschließlich und vor

allem in den mittel- und osteuropäischen Volkswirtschaften (Kratz, 2024, o. S.).

Im Batteriesektor sind beispielsweise Polen, Ungarn und die Tschechische Republik zu bedeutenden Akteuren geworden und haben ihren Anteil an den gesamten Batterieimporten der EU von 7 % im Jahr 2017 auf 35 % im Jahr 2023 erhöht. Dies ändert zwar nichts an der Tatsache, dass die Importabhängigkeit der EU von China in den letzten fünf Jahren zugenommen hat, deutet aber auf größere „Friendshoring“-Aktivitäten hin, als die reinen Handelszahlen vermuten lassen. (Kratz et al, 2024, S. 8).

6. Fallstudie am Beispiel der BRD

Bei der nachfolgenden Betrachtung der strategischen Positionierung der Bundesregierung gegenüber der BRI sei darauf hingewiesen, dass Deutschlands Vorstellungen als größter Exportmitgliedstaat der EU nicht immer mit den Haltungen der übrigen Unionsmitglieder übereinstimmen.

Deutschland hat sich in der Vergangenheit nicht aktiv an der BRI beteiligt, da die Bundesregierung chinesischen Investitionen in Europa eine eher zurückhaltende Haltung entgegnete. Als China 2013 die BRI offiziell ins Leben rief, begegnete Deutschland der Initiative zunächst mit Vorsicht, da es Bedenken hinsichtlich der mangelnden Transparenz und der langfristigen Nachhaltigkeit der BRI gab. Die damalige Bundeskanzlerin Angela Merkel warnte ausdrücklich davor, dass BRI-Investitionen nicht immer im Sinne des Freihandels getätigt würden und den unerwünschten chinesischen Einfluss, insbesondere auf dem Balkan, verstärken könnten (Brattberg & Soula, 2018, o. S.).

Besagte Bedenken bestätigten sich im Laufe der Zeit, da die chinesischen Investitionen in der Region, vor allem in Serbien, zugenommen haben.

Deutsche Beamte kritisierten auch Chinas Politik in Bezug auf die Behandlung des pro-demokratischen Aktivisten und Friedensnobelpreisträgers Liu Xiaobo, der an Krebs erkrankt war (Zähringer, 2017, o. S.). Ein weiterer oft hervorgebrachter Kritikpunkt betrifft den Vorwurf der Cyberspionage (Schulenburg, 2024, o. S.).

Dennoch engagierte sich die Merkel-Regierung selektiv in Bezug auf die BRI: So unterzeichnete die Deutsche Bahn im Jahre 2016 eine Absichtserklärung mit China

Railways zur gemeinsamen Entwicklung der „Eurasischen Landbrücke“ im Rahmen der BRI. Dies führte in den Jahren unmittelbar nach der Vereinbarung zu einer Steigerung des jährlichen Containervolumens von 30.000 Containern 2016 auf 80.000 Container im Jahre 2018 (Meyke, 2018, o. S.). Trotz dieses selektiven Engagements stand Berlin der Initiative anfangs insgesamt eher distanziert gegenüber (Efsas, 2024, S. 8).

Ungeachtet des Umstands, dass sich Deutschland lediglich punktuell an der BRI beteiligt, ist es der größte Handelspartner Chinas unter den EU-Ländern, mit einem Außenhandelsvolumen von über 230 Milliarden Dollar im Jahr 2019. Auffällig ist, dass Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen Ländern kein so hohes Handelsdefizit aufweist, was hauptsächlich darauf zurückzuführen ist, dass Deutschland nach wie vor zu den führenden Technologiemächten gehört (Druzbacka & Kittová, 2021, S. 27). Hinsichtlich der BR Initiative äußerte die Bundesrepublik immer wieder Bedenken, dass zentrale Aspekte der chinesischen Handels- und Industriepolitik – wie erzwungener Technologietransfer, Diebstahl geistigen Eigentums, fehlende Transparenz bei Investitionen und eine unzureichende Marktgegenseitigkeit – eine wirtschaftliche Bedrohung für die EU darstellen. Der Zustrom chinesischer Investitionen war ebenfalls Gegenstand der Kritik. Immer wieder wird in diesem Zusammenhang die Befürchtung geäußert, dass dies zu politischem Einfluss, Kontrolle über wichtige Verkehrsknotenpunkte und Zugang zu sensiblen Technologien führen könnte (Druzbacka & Kittová, 2021, S. 27).

Bemerkenswerterweise spielt Deutschland zugleich eine zentrale Rolle bei der Umsetzung der BRI, insbesondere durch die fünf deutsch-chinesischen Eisenbahnverbindungen Leipzig - Shenyang, Duisburg - Chongqing, Hamburg - Zhengzhou, Hamburg - Harbin und Nürnberg - Chengdu. Besonders hervorzuheben ist die Strecke Duisburg - Chongqing, die 2012 eröffnet wurde. Mehrmals pro Woche fährt ein Zug von Chongqing im Südwesten Chinas nach Duisburg im Westen Deutschlands, wobei er fünf Länder durchquert. Diese Strecke, mit einer Länge von 11.179 Kilometern, zählt zu den längsten der Welt und wird in 16 Tagen zurückgelegt. Das ist etwa die halbe Zeit im Vergleich zum klassischen Seecontainertransport durch die USA. Die Waren, die aus China transportiert werden, bestehen hauptsächlich aus Elektrotechnik von multinationalen Unternehmen wie Foxconn, einem Zulieferer von Firmen wie Acer, Apple oder HP (Li & Taube, 2019, S. 44).

Zur Systematisierung der untersuchten Quellen (offizielle Statements und Reden

vonseiten der EU, ihrer Mitgliedstaaten (v. a. Deutschlands) und Chinas, Pressemitteilungen und Interviews Zeitungs- und Zeitschriftenartikel sowie Kommentare wurde eine zeitliche Einteilung vorgenommen:

In der ersten Phase bis etwa Mitte 2015 war das öffentliche Interesse in Deutschland trotz intensiver Bemühungen der chinesischen Regierung eher zurückhaltend. Die Haltung der Bundesregierung war grundsätzlich positiv, aber abwartend, da es vor 2015 nur wenige öffentliche Stellungnahmen zu dem Thema gab. In der zweiten Phase wiederum änderte sich dies: Zum einen beeinflussen chinesische Investitionen in vielen mittel- und osteuropäischen Ländern die bestehenden EU-Infrastruktur-Initiativen, sodass auf Deutschlands Drängen hin die unter 5.2.1 diskutierte EU-China-Konnektivitätsplattform ins Leben gerufen wurde, um Konflikte zu vermeiden und Synergien zu schaffen. Zum anderen beteiligt sich die Bundesrepublik an der von China im Rahmen der BRI gegründeten Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) und signalisiert damit trotz der Opposition der USA, ihre Unterstützung für die Entwicklungsziele der BRI (Harnisch, 2018, S. 5).

6.1 Phase I

Noch bevor die Nationale Reformkommission die Merkmale der Belt and Road Initiative im Rahmen ihres im April 2015 formulierten Aktionsplan näher umrissen hatte brachte die damalige Bundesregierung ausdrücklich ihre Unterstützung für das Vorhaben zum Ausdruck. So ließ sie bereits im Oktober 2014 verlautbaren, Deutschland begrüße „den weiteren Ausbau der transkontinentalen Handelsrouten im Landverkehr zwischen Europa und China und die Initiative der Wirtschaftsachse entlang der Seidenstraße“ (Bundesregierung, 2014, S. 1). Denn die Initiative eröffne neue Möglichkeiten zur deutsch-chinesischen und europäisch-chinesischen Kooperation und trage zur Stabilität und zum Wohlstand in Zentralasien und den entlang der Route befindlichen Staaten bei (Bundesregierung, 2014, S. 1).

Die deutsche Haltung erfährt im Oktober 2015 eine Konkretisierung, als Bundeskanzlerin Merkel in Peking im Oktober 2015 während des sogenannten Bergedorfer Gesprächskreises das langfristige strategische Denken der chinesischen Führung bei der Entwicklung der Seidenstraßeninitiative anerkennt. Zugleich betont sie die Notwendigkeit einer gesellschaftlichen Debatte über die Auswirkungen der

neuen Infrastrukturprojekte. Konkret verweist sie auf die im Rahmen dieser Untersuchung unter 5.2.1 diskutierte EU-China-Konnektivitätsplattform, die die von Berlin angestrebte Einbindung der EU in die BRI garantieren soll (Bundesregierung, 2015, o. S.).

Die Kanzlerin nutzt die Gelegenheit, um auch kritische Punkte anzumerken und China in die Pflicht zu nehmen. So betont sie, China sei durch seine ökonomische Entwicklung einer der großen CO₂-Emittenten geworden. „Aber China ist nach meinem Kenntnisstand auch das erste Schwellenland, das sich dazu bekennt, dass zu einem bestimmten Zeitpunkt der Peak an CO₂-Emissionen überschritten sein muss und eine Reduktion von CO₂ erfolgen muss“ (Bundesregierung, 2015, o. S.).

Ausdrücklich geht Merkel auf den Umstand ein, dass Peking im Rahmen des 16+1-Formats bereits Verhandlungen mit einzelnen EU- und Anrainerstaaten sowie kleineren Gruppen in Mittelosteuropa führte, ohne die gesamte Union bzw. ihre bedeutendsten Vertreter einzubinden:

So bemerke sie, dass China zeitweise innerhalb der EU Gruppen bilde, „mit denen man dann spezielle Kooperationsformate bildet – mal in mittel- und osteuropäischen Ländern, mal in südeuropäischen Ländern, teils auch in Ländern, die noch nicht Mitglied der EU sind, sondern nur Beitrittskandidaten“ (Bundesregierung, 2015, o. S.). Diese Feststellung nimmt die damalige Bundeskanzlerin zum Anlass, um den chinesischen Machthabern folgende Botschaft zu vermitteln: „Man kann auch mit der ganzen Europäischen Union reden. Allerdings ist es, wie ich glaube, für China durchaus interessant, immer wieder unterschiedliche Akzente der Europäer kennenzulernen“ (Bundesregierung, 2015, o. S.). Zugleich relativiert die Regierungschefin diese Kritik, in dem sie einräumt: „Wir sind aber auch selbst schuld, wenn wir in Europa nicht mit einer Stimme sprechen können“ (Bundesregierung, 2015, o. S.).

Die deutsche Bundesregierung formuliert also in dieser Anfangsphase den Wunsch, konkret in BRI-Projekte eingebunden zu werden.

Die öffentliche und gesellschaftliche Wahrnehmung des BRI-Projekts in Deutschland war anfangs eher zurückhaltend. Nur wenige Fachpublikationen und Presseberichte behandelten die frühe Phase des Projekts (Rudolf, 2015, S. 102ff). Ein erster wichtiger Moment war der Besuch des chinesischen Staatspräsidenten Xi Jinping in Duisburg im März 2014, bei dem er die Bedeutung bestehender Infrastrukturprojekte,

insbesondere der Bahnverbindungen (Leipzig-Shenyang 2011 und Duisburg-Chongqing 2012), betonte (Cnotka, 2014, o. S.). Die tatsächliche Beteiligung deutscher Unternehmen beschränkte sich zu dieser Zeit auf den Logistik-Sektor und stieß in der breiten Öffentlichkeit auf wenig Interesse. Erst im Juni 2015 kamen auf Einladung der Stadtregierung von Taicang 120 deutsche und chinesische Wirtschaftsvertreter sowie Entscheidungsträger zusammen, um im Rahmen einer Veranstaltung zur „One Belt, One Road Initiative – Dialogue on the New German-Chinese Cooperation“ konkreter über die Initiative zu diskutieren (Lu & Anchetta, 2015, o. S.).

Vor diesem Hintergrund verwundert es wenig, dass der damalige Staatssekretär Markus Ederer im Rahmen einer gemeinsamen bilanzierenden Tagung der chinesischen Botschaft in Berlin und des Auswärtigen Amtes im Februar 2016 weniger auf die direkten deutschen Erfahrungen einging, sondern vielmehr die Vereinbarkeit der BRI mit bestehenden Wirtschaftsgemeinschaften wie der Eurasischen Union und der EU behandelte (Auswärtiges Amt, 2016, o. S.).

Ebenfalls im Jahre 2015 rief der Bundesverband Deutsche Seidenstraße Initiative - BVDSI e. V. den sogenannten „Zukunftspreis Mittelstand Neue Seidenstraße“ ins Leben, um das Potenzial der Seidenstraße für kleine und mittlere Unternehmen in Deutschland zu fördern (PR-Echo, 2015, o. S.).

Hinsichtlich der öffentlichen Wahrnehmung der BRI lässt sich feststellen, dass diese erst über ein Jahr nach ihrer Initiierung allmählich an Aufmerksamkeit gewann. Ein erster Höhepunkt der Berichterstattung ist für das Frühjahr 2015 festzustellen, als die Diskussion über die deutsche Beteiligung an der Gründung der Asiatischen Infrastruktur-Investitionsbank (AIIB) aufkam. Dies stellte sozusagen den Startschuss für eine im Laufe des Gesamtjahres deutlich zunehmende projektbezogene Berichterstattung dar (Harnisch, 2018, S. 32).

In der ersten Phase der Berichterstattung liegt der politische Fokus neben den Chancen für die deutsche Wirtschaft auch auf den Risiken der Initiative: Einerseits wird die Initiative als von geopolitischen Zielen geprägt angesehen, die darauf abzielen, Chinas Einfluss in vielen Weltregionen auszubauen und den Westen zurückzudrängen. Andererseits wird kritisiert, dass sie darauf ausgerichtet ist, chinesische Überkapazitäten in einzelnen Sektoren auf regionalen Märkten zu nutzen,

ohne Rücksicht auf mögliche Störungen in den lokalen Wirtschaften zu nehmen (Kinkartz, 2014, o. S.). Zudem kommen Funktionäre wie Martin Brudermüller, der China-Sprecher des Asien-Pazifik-Ausschusses der Deutschen Wirtschaft (APA), zu Wort, die Kritik am Umstand äußern, dass „Ziele, Absichten und Pläne chinesischer Investoren in Deutschland (...) oft noch wenig transparent“ (Kinkartz, 2014, o. S.) seien.

Gleichzeitig wird jedoch auch anerkannt, dass die Initiative eine stabilisierende Wirkung entfalten könnte, insbesondere in Chinas strukturschwachen Randprovinzen und benachbarten Staaten (Gaspers, 2016, S. 28).

Ein weiterer Höhepunkt wurde im ersten Halbjahr 2017 durch das Belt & Road Forum in Peking (14.–15. Mai 2017) erreicht. Regionale Schwerpunkte der Berichterstattung kamen vor allem aus den Bundesländern Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Hamburg. Hier berichteten Medien oft über bedeutende Infrastrukturprojekte wie den Duisburger Hafen oder über branchenspezifische Themen, beispielsweise im Maschinenbau, die eng mit der Investitions- und Projektstätigkeit der Seidenstraßeninitiative verknüpft sind (Harnisch, 2018, S. 32).

6.2 Phase II

Vorab sei darauf hingewiesen, dass die zweite Phase durch eine Mischung aus Konflikt und Zusammenarbeit charakterisiert war. Dies zeigt sich in den konkreten Auswirkungen der chinesischen Initiative auf Deutschland und andere EU-Staaten sowie den Kooperationsmöglichkeiten in Drittregionen wie Asien und Afrika. Man kann drei verschiedene Wirkungskreise der chinesischen Initiative unterscheiden, die jeweils unterschiedliche Verteilungseffekte mit sich brachten: auf Deutschland selbst, wo die positiven Effekte die negativen überwiegen; auf die EU und ihre Nachbarschaft, wo neben wirtschaftlichen auch zunehmend politische Auswirkungen erkennbar werden; und auf außereuropäische Regionen, in denen vor allem positive Effekte durch gemeinsame Projekte gefördert werden sollten (Harnisch, 2018, S. 35).

In der zweiten Phase behielt die Bundesregierung ihre grundsätzlich positive Haltung zur BRI zunächst nicht nur bei sondern verstärkte sie. Dies lässt sich unter anderem an der mehrfach erwähnten Mitgründung der AIIB illustrieren. Zudem fungierte der

BRD als größter nicht-regionaler Anteilseigner der Bank (Bundesfinanzministerium, 2025, o. S.).

Im Juli 2017 brachte Angela Merkel in einer gemeinsamen Pressekonferenz mit Chinas Staats- und Parteichef Xi Jinping im Bundeskanzleramt ihre chinapolitischen Vorstellungen zum Ausdruck, in dem sie die bis dato geltende strategische Partnerschaft zu einer gesamtgesellschaftlichen strategischen Partnerschaft deklarierte. Die Bundeskanzlerin machte damit klar, dass sie die Partnerschaft zwischen Deutschland und China unter Xi Jinping weiter ausbauen wollte (Benner, 2023, o. S.).

Doch spätestens die Übernahme von Anteilen an mehreren strategischen deutschen Unternehmen führte dazu, dass politische Kreise den Schritten der chinesischen Partner zunehmend skeptischer gegenüberstanden. Das Thema ausländischer Übernahmen deutscher Unternehmen war bereits lange ein Punkt der Besorgnis. Im Jahr 2016 erwarben chinesische Unternehmen deutsche Firmen im Gesamtwert von 11,3 Milliarden Euro. Die Beteiligung chinesischer Regierungsprogramme an diesen Übernahmen, insbesondere von Hightech-Unternehmen, stieß auf Kritik und löste eine ausführliche Debatte über den verbesserten Zugang deutscher Investoren zum chinesischen Markt aus. Der Schock, insbesondere durch die Übernahme von Kuka Robotics durch Midea (siehe Kapitel 5) führte dazu, dass sich Deutschland aktiv für die Einführung von Kontrollmechanismen für ausländische Investoren innerhalb der EU stark machte (Steinvorth, 2017, o. S.).

Vor diesem Hintergrund und angesichts der anhaltenden Marktzugangsbeschränkungen ergriff Bundeswirtschaftsministerin Zypries im Mai 2017 beim Belt & Road-Forum die Gelegenheit, sich für Freihandel und offene Märkte auszusprechen und gleichzeitig gegen Protektionismus zu positionieren. Sie machte die Anerkennung dieser Forderungen zur Bedingung für die Unterzeichnung einer gemeinsamen Erklärung zur BRI (Reuters, 2017, o. S.).

Die Bundesregierung sah zu diesem Zeitpunkt Potenziale für Zusammenarbeit vor allem in Drittstaaten. Große Infrastrukturprojekte erforderten nicht nur die spezielle Expertise, die in deutschen Unternehmen vorhanden sei, sondern auch eine professionelle und unabhängige Risikobewertung. Gleichzeitig mussten jedoch auch die politischen und wirtschaftlichen Bedenken der Partner stärker berücksichtigt

werden (Harnisch, 2018, S. 41).

6.3 Phase III

Auch in der dritten Phase ist die Haltung zentraler medialer, zivilgesellschaftlicher sowie wirtschaftspolitischer Akteure in Deutschland gegenüber der BRI ambivalent. So kritisiert die damalige deutsche Regierung auch nach 2019 die Außenhandelspolitik Chinas, zugleich ist angesichts der enormen Reichweite der Initiative die Beteiligung Deutschlands als führende europäische Wirtschaftsmacht unverzichtbar (Druzbacka & Kittová, 2021, S. 29) – ein Umstand, der von der deutschen Bundeskanzlerin erneut Merkel bestätigt wird. Sie wertete die BRI nach wie vor als bedeutendes Projekt, an dem sich die Europäer beteiligen sollten forderte gleichzeitig, dass die EU-Staaten eine aktive Rolle übernehmen, die zu einem gewissen Maß an Gegenseitigkeit führen sollte (Chambers, 2019, o. S.).

Von der Unterzeichnung einer Absichtserklärung zur Ausweitung der Zusammenarbeit auf Regierungsebene sah man auf deutscher Seite dennoch ab. Auf dem zweiten internationalen BRI-Gipfel in Peking im April 2019 forderte der damalige deutsche Wirtschaftsminister Altmaier, die EU zu einer einheitlichen Haltung auf. Allerdings hatten sich bereits Länder wie Italien der Initiative angeschlossen. Vor diesem Hintergrund betonte Altmaier, dass Deutschland, Frankreich, Spanien und das Vereinigte Königreich bei der Umsetzung der BRI ausschließlich gemeinsam kooperieren würden. Er gab an, die großen EU-Staaten hätten sich darauf verständigt, keine bilateralen Memoranden unterzeichnen, sondern vielmehr gemeinsam die notwendigen Vereinbarungen zwischen dem großen europäischen Wirtschaftsraum und dem erweiterten chinesischen Wirtschaftsraum treffen zu wollen. Zudem betonte Altmaier, dass China internationale Standards wie Umwelt- und Sozialvorgaben einhalten müsse. Kritik aus Deutschland richtet sich auch darauf, dass bei den milliardenschweren Infrastrukturprojekten für neue Transportverbindungen zwischen Asien und Europa vor allem chinesische Unternehmen profitieren, die teilweise sogar chinesische Arbeiter mitbringen (Zeit Online, 2019, o. S.).

Zu diesem Zeitpunkt vertraten deutsche Unternehmen und ihre Verbände jedoch eine andere Meinung als die deutsche Regierung, die der Initiative eher zurückhaltend gegenübersteht. Hans von Helldorff, Vertreter des Bundesverbandes Deutsche

Seidenstraßen-Initiative e.V. erklärte, dass die BRI eine Möglichkeit darstelle, neue Märkte zu erschließen, etwa in Asien, Afrika sowie in Ost- und Südeuropa, die bis dato weniger gut vernetzt waren. China böte somit Potenziale für deutsche Unternehmen, ihre Marktpräsenz auszubauen (China Daily, 2019, o. S.).

6.4 (Außen)wirtschaftspolitische Positionierung hinsichtlich BRI

Die Position, die die Bundesrepublik Deutschland gegenüber der BRI eingenommen hat, ist – wie diejenige der EU im Allgemeinen – bereits seit Jahren eine ambivalente. Ein Blick in die Vergangenheit zeigt dies deutlich auf. So förderte die Bundesregierung einerseits beispielsweise die Verbindung der BRI mit dem Trans-European Transport Network (TEN-T) der EU im Rahmen der EU-China Connectivity Platform und beteiligte sich aktiv an BRI-Projekten in Afghanistan und Angola. Andererseits übte die Regierung Merkel Kritik an der bilateralen und plurilateralen Zusammenarbeit Chinas mit den zentral- und osteuropäischen Staaten, insbesondere im Rahmen der 16+1-Verhandlungen, da diese entweder im Widerspruch zu EU-Regeln standen oder auf eine direkte Einflussnahme auf EU-Politiken abzielten (Harnisch, 2018, S. 28).

Vor dem Hintergrund der Sars-Pandemie und des anschließenden Überfalls der Ukraine durch das autokratische Regime in Moskau zu Beginn der 2020er bis dato, geriet der Schutz von Lieferketten, wirtschaftlichen Beziehungen, kritischen Infrastrukturen und dem Zugang zu Rohstoffen zunehmend in den Fokus deutscher Außenwirtschaftspolitik. Die starke Dependenz von Russland in Sachen Energie etc. und die abrupte Loslösung von diesem Kooperationsmodell sorgte dafür, dass sich Gesellschaft, Medien und Politik auf den Konsens geeinigt haben, sich nicht mehr in solche Abhängigkeiten begeben zu wollen. Bei näherer Betrachtung stellte sich jedoch rasch heraus, dass die deutsche Wirtschaft in starkem Maße auf China angewiesen ist.

Diese Situation lässt sich an zwei Beispielen illustrieren, die im Folgenden gesondert vorgestellt werden. Dabei handelt es sich zum einen um einen Kompromiss zur Teilbeteiligung der chinesischen Reederei Cosco am Containerterminal Tollerort (CTT) der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) und zum anderen um die Entscheidung der Bundesregierung, den Einstieg eines chinesischen Investors beim deutschen

Chiphersteller Elmos nach einer Investitionsprüfung im November 2022 zu untersagen. Diese beiden Fälle zeigen, wie unterschiedlich die Risiken eingeschätzt werden, die von chinesischen Unternehmen für die deutsche Wirtschaft ausgehen. Gleichzeitig machen sie deutlich, dass sich die China-Strategie der Ampelkoalition in einem Spannungsfeld zwischen Sicherheitsbedenken und wirtschaftlicher Kooperation bewegt (Godehardt, 2024, S. 22).

Zudem war sowohl beim Hamburger Hafen als auch beim Fall Elmos war der jeweilige Kontext und Zeitpunkt entscheidend: Im Fall des Hafens spielte unter anderem die enge Verbindung von Olaf Scholz zu Hamburg und seine bevorstehende erste Chinareise als Kanzler eine Rolle; beim Elmos-Deal war es vor allem die Entscheidung der US-Regierung im Oktober 2022, neue Exportkontrollen auf Halbleitertechnologie und Künstliche Intelligenz gegenüber China zu verhängen (Godehardt, 2024, S. 22).

Betrachtet man nun, wie sich Deutschland zu bestimmten Aspekten der China-Strategie der Europäischen Union positioniert, so ist deutlich festzustellen, dass das Risikobewusstsein in den Mittelpunkt der deutschen China-Debatte gerückt ist. Die erste Nationale China-Strategie des Landes, die im Juli 2023 veröffentlicht wurde, unterstützt die Forderung der Europäischen Union nach De-Risking, auch wenn die Definitionen in Berlin und Brüssel nicht ganz deckungsgleich sind. In deutschen Politik- und Wirtschaftskreisen herrscht Erleichterung darüber, dass der neue Rahmen das Narrativ der Abkopplung ersetzt hat (Bartsch & Wessling, 2024, S. 61).

Nichtsdestotrotz zögert Deutschland weiterhin, die Führung bei einer De-Risking-Agenda zu übernehmen. Die Angst, die chinesischen Märkte zu verlieren, beherrscht nach wie vor den politischen Alltag, während die deutsche Industrie damit zu kämpfen hat, sich an die Tatsache zu gewöhnen, dass die goldene Ära, in der sie von der Entwicklung Chinas profitiert hat, zu Ende geht (Bartsch & Wessling, 2024, S. 61).

Als Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen im März 2023 ein „De-Risking“ der Beziehungen zu China forderte, übernahm Berlin diese Begrifflichkeit ohne Zögern. Deutsche Diplomaten betonten allerdings rasch, dass Bundeskanzler Olaf Scholz den Ausdruck bereits zuvor geprägt habe – und verwiesen dabei auf ein Interview, das er fünf Monate zuvor gegeben hatte, in dem er zu mehr „De-Risking und Diversifizierung“ aufrief (Kormbaki & Schult, 2023, o. S.).

Kritiker warfen Scholz jedoch vor, den Begriff lediglich genutzt zu haben, um eine kontroverse Diskussion über eine mögliche Abkopplung von China zu vermeiden. Von

der Leyen hingegen verband ihren Ansatz von Beginn an mit dem Anspruch, ein systematisches Rahmenwerk zur Risikobewertung zu schaffen – einschließlich einer Aufstellung sicherheitsrelevanter Schlüsseltechnologien (Schlitz, 2023, o. S.).

Unabhängig von begrifflichen Debatten über Eigentumsfragen fügte sich das neue De-Risking-Narrativ gut in die deutschen Bestrebungen ein, die erste nationale China-Strategie auszuarbeiten – ein Vorhaben, das nach langwierigen und teils schwierigen Verhandlungen schließlich im Juli 2023 abgeschlossen und veröffentlicht wurde. Seitdem ist die Fokussierung auf Risiken zum neuen Blickwinkel in der deutschen China-Debatte geworden. Doch trotz eines breiten Konsenses darüber, dass Risiken stärker analysiert und besser behandelt werden müssen, gehen die Meinungen über die praktische Umsetzung weit auseinander. Die deutsche Wirtschaft wehrt sich gegen Bestrebungen, die Geschäftsbeziehungen mit China weiter zu regulieren. Bislang hat Deutschland nicht die Anleitung zur Umsetzung des De-Risking geliefert, die viele europäische Partner von der größten Volkswirtschaft der EU erwarten würden. Die uneinheitliche Haltung innerhalb der deutschen Regierungskoalition zum EU-Lieferkettengesetz verdeutlicht die bestehenden Spannungen: Wegen des Widerstands der Freien Demokraten (FDP) sah sich Deutschland bei der Abstimmung über das Gesetz – das große EU-Unternehmen zu umfassenden Prüfungen von Menschenrechts- und Umweltstandards bei ausländischen Geschäftspartnern, unter anderem in China, verpflichtet – gezwungen, sich der Stimme zu enthalten (Bartsch & Wessling, 2024, S. 61).

6.4.1 Teilbeteiligung der Cosco am Containerterminal Tollerort (CTT)

Ursprünglich war in der Vereinbarung zwischen HHLA und Cosco aus dem Jahr 2021 eine 35-prozentige Beteiligung vorgesehen, mit der Cosco eine Sperrminorität und damit Einfluss auf Entscheidungen am Terminal erhalten hätte. Ab Sommer 2022 wurde die geplante Beteiligung jedoch zunehmend kritisch gesehen – besonders das Bundeswirtschaftsministerium äußerte Vorbehalte. Medienberichten zufolge hatten alle sechs Ministerien, die an der Investitionsprüfung fachlich beteiligt waren, das Geschäft abgelehnt (Stern, 2022, o. S.). Hierzu äußerten Spitzenpolitiker wie die damalige Vorsitzende der Grünen, Ricarda Lang. Sie schrieb auf einer Social Media Plattform: „Wir sollten aus Fehlern gerade mit Blick auf China lernen und keine neuen

Abhängigkeiten schaffen. Ich habe kein Verständnis dafür, dass das Kanzleramt den Verkauf des Hamburger Hafens gegen die Kritik aller beteiligten Fachministerien durchsetzt.“ (Stern, 2022, o. S.).

Ohne dieses Eingreifen und die Kritik am geplanten Vorgehen wäre die Prüfungsfrist durch das Kanzleramt womöglich ungenutzt geblieben, und der ursprüngliche Deal hätte in der vorgesehenen Form realisiert werden können (Godehardt, 2024, S. 21).

Am Ende einigte sich das Bundeskabinett auf einen Kompromiss: Cosco erhielt einen Anteil von 24,99 Prozent am Terminal Tollerort, was bedeutet, dass das Unternehmen keinen strategischen Einfluss auf die HHLA-Tochter CTT ausüben kann. Während einige diese Entscheidung als unzureichend kritisieren – insbesondere wegen möglicher Einflussnahme des chinesischen Staates auf sensible Bereiche wie den Datenverkehr – sehen andere darin keinen „Ausverkauf des Hamburger Hafens“. Die HHLA betont, dass kein strategisches Know-how weitergegeben werde und die Partnerschaft mit Cosco keine einseitige Abhängigkeit zur Folge habe (Godehardt, 2024, S. 21).

Im Zuge der Genehmigung der partiellen Beteiligung äußerten sich neben den direkt beteiligten Akteuren auch zahlreiche Experten zu dem Vorgehen. Der Geschäftsführer des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Prof. Burkhard Lemper, beispielsweise begrüßte vor dem Hintergrund der geopolitischen Debatten die kritische Prüfung und die daraus resultierende Begrenzung der Beteiligung. Zugleich mahnte er jedoch, darauf zu achten, diese Beteiligung nicht zum Türöffner für weitergehende chinesische Einflussnahme in Deutschland werden zu lassen (Albrecht, 2023, o. S.).

Der Volkswirtschaftsprofessor und Vorstand des Centrums für europäische Politik, Henning Vöpel kann die Entscheidung der HHLA aus wirtschaftlicher Sicht zwar nachvollziehen, dennoch übt er Kritik: Die Entscheidung sei nicht gut, denn auch bei einer Minderheitsbeteiligung wachse eine Abhängigkeit, die problematisch sein könne. Ihm zufolge gehe es nicht darum, sich wirtschaftlich vollständig von China zu lösen, sondern darum, Risiken zu minimieren, strategische Abhängigkeiten abzubauen. An dieser Stelle greift das unter 5.2.3 erläuterte Konzept des „De-Risking“. Die Zusammenarbeit mit China berge strukturelle Ungleichgewichte, da einzelne europäische Firmen einem mächtigen chinesischen Staat gegenüberstünden. Daraus entstehe eine kostspielige Abhängigkeit. Deshalb fordert er ein stärkeres Engagement der europäischen Politik: Die EU müsse klare Rahmenbedingungen schaffen, innerhalb derer Unternehmen agieren könnten – eine Aufgabe, die nicht von einzelnen

Marktakteuren allein getragen werden könne (Albrecht, 2023, o. S.).

Die Debatte um Coscos Einstieg in den Hamburger Hafen zeigt deutlich, wie unterschiedlich die wirtschaftliche Verflechtung mit China bewertet wird: Für die einen war genau diese Abhängigkeit ein Argument gegen die Beteiligung, für andere reichte die potenzielle Gefährdung nicht aus, um das Vorhaben vollständig zu stoppen. Es wird klar, dass Abhängigkeiten je nach Situation unterschiedlich bewertet werden – was auch die Meinungsvielfalt innerhalb der zum damaligen Zeitpunkt regierenden Ampelkoalition widerspiegelt. Die Frage, ab wann wirtschaftliche Verflechtungen als sicherheitspolitisches Risiko gelten, lässt sich kaum allgemeingültig beantworten. Denkbar wäre höchstens ein grundsätzlicher Ausschluss chinesischer Investoren aus bestimmten Bereichen – was einer umfassenden sicherheitspolitischen Neubewertung der Beziehungen zu China gleichkäme. Solange Entscheidungen weiterhin in Abhängigkeit zu Einzelfällen getroffen werden, werden stets auch andere kontextuelle Faktoren mit hineinspielen. (Godehardt, 2024, S. 21). Dies lässt sich beispielhaft am von der Bundesregierung untersagten Verkauf der Elmos-Chipfabrik aufzeigen, der Gegenstand des nachfolgenden Abschnitts ist.

6.4.2 Der Fall Elmos

Dieser Fall stellte sich wie folgt dar: Ein chinesisches Unternehmen plante, über seine schwedische Tochterfirma die Chipfabrik des Unternehmens Elmos in Dortmund zu übernehmen. Die Bundesregierung untersagte den Verkauf mit der Begründung, dass dadurch die öffentliche Ordnung und Sicherheit Deutschlands gefährdet gewesen wäre. Weniger einschneidende Maßnahmen – etwa eine Genehmigung mit Auflagen – wurden als unzureichend bewertet, um die identifizierten Risiken zu beseitigen (Bundesregierung, 2022, o. S.).

In ihrer offiziellen Erklärung zur Verhinderung der Übernahme gab die Bundesregierung an, besonders genau darauf zu achten, ob es sich um kritische Infrastrukturen handelt oder befürchtet werden müsse, dass sensibles technologisches Know-how an Staaten außerhalb der EU abfließen könnte (Bundesregierung, 2022, o. S.). Der damalige Wirtschaftsminister Robert Habeck betonte in diesem Zusammenhang, dass Deutschland zwar weiterhin offen für Investitionen sei, aber nicht leichtgläubig handle: „Gerade im Halbleiterbereich ist es

uns wichtig, die technologische und wirtschaftliche Souveränität Deutschlands und auch Europas zu schützen. Natürlich ist und bleibt Deutschland ein offener Investitionsstandort, aber wir sind eben auch nicht naiv“ (Mayerhofer, 2022, o. S.).

Die Bundesregierung betonte in ihrer Begründung die Chancen, die sich für Deutschland durch ausländische Investitionen eröffnen könnten, wies jedoch auch auf potentielle Risiken hin. Der Staat sei in der Verantwortung, mögliche negative Folgen solcher Direktinvestitionen für die öffentliche Ordnung und Sicherheit zu verhindern. Deshalb kontrolliere das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz im Rahmen des Investitionsprüfverfahrens, ob ein ausländischer Erwerb oder eine Beteiligung an einem deutschen Unternehmen zulässig ist und könne den Vorgang im Einzelfall untersagen (Bundesregierung, 2022, o. S.).

Diese vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz eingenommene Haltung wurde nicht von allen Fachleuten in gleicher Weise geteilt.

Laut Malte Schaumann, Halbleiteranalyst bei M.M. Warburg in Hamburg, hätte ein Verkauf des Elmos-Standorts technologisch kaum Auswirkungen gehabt, ein Technologietransfer aus Deutschland hätte nicht stattgefunden, da China über die dort genutzte Halbleitertechnologie ohnehin bereits verfüge. Zwar hätte der chinesische Käufer, Silex Microsystems, durch den Kauf Einblick in Kunden- und Lieferantenstrukturen erhalten können, jedoch betreibt das Unternehmen bereits eine eigene Produktionsstätte in Schweden. Daher wäre Schaumann zufolge der tatsächliche Wissenszuwachs sehr begrenzt gewesen: Mehr noch, sei davon auszugehen, dass das Verbot dem Standort eher schade: Da sich die Produktion mit der veralteten Technik langfristig wirtschaftlich nicht mehr lohne, werde Elmos die Fabrik früher oder später schließen müssen. Silex hingegen habe geplant, in Dortmund spezialisierte mikromechanisch-elektronische Sensoren zu fertigen – ein Vorhaben, für das der Standort gut geeignet gewesen wäre (Kroker, 2022, o. S.).

Einschätzungen wie diese legen den Schluss nahe, in vorliegendem Fall habe die Bundesregierung auf öffentlichen Druck hin lediglich Symbolpolitik betrieben. Denn der unter 6.2.1 diskutierte teilweise Einstieg chinesischer Investoren im Hamburger Hafen hatte die öffentliche Debatte um die wirtschaftlichen Abhängigkeiten Deutschlands befeuert und stand der rein fachlichen Bewertung weiterer chinesischer Investitionen zu jenem Zeitpunkt entgegen. Fachleuten wie Schaumann zufolge, habe aus technologischer Perspektive nichts gegen den Verkauf des Elmos-Werks an Silex gesprochen (Kroker, 2022, o. S.).

Auch andere Experten teilen diese Einschätzung, kommen allerdings nicht zwangsläufig zu derselben Bewertung der Gesamtsituation. So verweist beispielsweise Alan Priestley, Halbleiterexperte beim IT-Analystenhaus Gartner, auf das übergeordnete Ziel der EU, die Abhängigkeit von außereuropäischen Chipherstellern zu verringern. In diesem Zusammenhang sei auch der kürzlich verabschiedete EU Chips Act zu sehen, der genau diesem Ziel diene (Kroger, 2022, o. S.). Den offiziellen Angaben zufolge, soll besagtes Gesetz der EU als Instrument zur Bekämpfung der Halbleiterknappheit sowie der Stärkung der technologischen Führungsrolle Europas dienen. Die Regelung zielt darauf ab, über 43 Milliarden Euro an öffentlichen und privaten Investitionen zu aktivieren und gemeinsam mit den Mitgliedstaaten sowie internationalen Partnern der EU Strategien zur Vorbereitung, Früherkennung und schnellen Reaktion auf mögliche künftige Störungen in den Lieferketten zu entwickeln (Europäische Kommission, 2022b, o. S.).

Priestley ist der Ansicht, für eine unabhängige europäische Halbleiterindustrie reiche es nicht aus, sich ausschließlich auf modernste Chiptechnologien zu konzentrieren. In wichtigen Produktionsbereichen wie etwa der Automobilindustrie bestehe ein Chipprodukt häufig aus einer Kombination unterschiedlicher Chiptechnologien. Deshalb benötige Europa nicht nur High-End-Fertigung, sondern auch ältere Produktionsstätten. Der konstatierte Symbolgehalt der Entscheidung zum Verkaufsverbot wiederum sei nachvollziehbar. Denn der Verkauf eines lokalen Chipwerks an ein chinesisches Unternehmen hätte ein widersprüchliches Zeichen gesetzt, wenn gleichzeitig betont wird, dass man die europäische Halbleiterbranche stärken möchte. Vor diesem Hintergrund sei die Entscheidung der Bundesregierung nachvollziehbar (Kroger, 2022, o. S.).

7. Operationalisierung des Ablaufmodells nach Waldhart

Im Anschluss an die Darstellung der Fallstudie wird im Folgenden das Ablaufmodell nach Waldhart eingeführt, das als methodischer Rahmen der qualitativen Analyse dient. Zunächst ist zu begründen, weshalb dieses ursprünglich betriebswirtschaftlich entwickelte Instrument auf Fragestellungen der internationalen Politik übertragen

werden kann.

Das in dieser Arbeit verwendete Modell wurde für betriebswirtschaftliche Prozessanalysen konzipiert. Es zielt darauf ab, komplexe Entscheidungsabläufe in einzelne, klar definierte Schritte zu zerlegen und dadurch systematisch untersuchen zu können. Die Anwendung auf politikwissenschaftliche Fragestellungen – im konkreten Fall auf die Analyse der Belt and Road Initiative (BRI) und ihrer Wahrnehmung durch die Europäische Union und Deutschland – erfordert daher eine methodische Anpassung und theoretische Begründung.

Die Wahl dieses Modells erfolgte auf Basis methodischer Überlegungen. Politikwissenschaftliche Diskurse sind durch hohe Komplexität und eine Vielzahl konkurrierender Deutungen gekennzeichnet. Während etablierte Ansätze wie der Policy-Zyklus oder die Diskursanalyse vor allem interpretativ arbeiten, bieten sie nur eingeschränkt Möglichkeiten der systematischen Vergleichbarkeit. Das Ablaufmodell nach Waldhart ergänzt diese Verfahren, indem es eine strukturierte und reproduzierbare Kategorisierung politischer Aussagen ermöglicht. Es erlaubt, wiederkehrende Argumentationsmuster zu identifizieren und diese in ein konsistentes analytisches Raster einzuordnen.

Zentraler Bestandteil des Modells sind drei methodische Bausteine:

1. **Definition:** Jede Kategorie (Partner, Konkurrent, Rivale) wird theoretisch begründet. Partnerschaft wird dabei interdependenztheoretisch, Konkurrenz neorealistisch und Rivalität hegemonial-theoretisch interpretiert.
2. **Kodierregel:** Für jede Kategorie werden klare Zuordnungskriterien festgelegt. So wird etwa die Bezeichnung Chinas als „strategischer Partner“ der Kategorie Partner zugeordnet, während Formulierungen wie „systemischer Rivale“ der Kategorie Rivale entsprechen.
3. **Ankerbegriff:** Jede Kategorie wird mit exemplarischen Textstellen hinterlegt, die als Referenz dienen. Diese sogenannten Ankerbeispiele sichern die interne Konsistenz des Kodiervorgangs und erhöhen die Nachvollziehbarkeit.

Die Kombination dieser drei Bausteine schafft eine methodische Verbindung zwischen dem ursprünglich betriebswirtschaftlichen Ablaufmodell und der

politikwissenschaftlichen Analyse internationaler Prozesse. Dadurch folgt die Interpretation der Quellen einer klaren, überprüfbaren Logik und reduziert subjektive Verzerrungen im Auswertungsprozess.

Die Anwendung auf das empirische Material – darunter EU-Strategiepapiere, Reden deutscher Außenminister sowie chinesische Positionsdokumente – zeigt eine deutliche Entwicklung der europäischen Wahrnehmung der BRI:

- In der Frühphase (2016–2018) überwog die Einstufung Chinas als Partner.
- Ab 2019 rückten zunehmend konkurrierende Narrative in den Vordergrund.
- Seit 2021 dominiert die Einordnung Chinas als Rivale, was sich in Debatten um „De-Risking“ und strategische Autonomie widerspiegelt.

Das Ablaufmodell ermöglicht es, diese Entwicklung systematisch zu erfassen und nicht nur qualitativ zu beschreiben. Auf diese Weise trägt es zur empirischen Überprüfung der eingangs formulierten Thesen bei und bietet eine strukturierte Grundlage für die anschließende Materialanalyse.

Im folgenden Abschnitt wird exemplarisch dargestellt, wie die definierten Kategorien auf ausgewählte Dokumente angewendet werden und in welchem Umfang sie zur Bewertung der formulierten Thesen beitragen.

Zur Untersuchung der ökonomischen, geo- und sicherheitspolitischen Relevanz der BRI für die EU am Fallbeispiel Deutschlands wurde ein deduktives Ablaufmodell eingesetzt, welches institutionelle und politische Stellungnahmen deutscher sowie chinesischer Akteure systematisch analysiert. Das Modell zielt darauf ab, unterschiedliche Positionierungen zur BRI als Ausdruck strategischer Haltungen zu klassifizieren.

Mithilfe dieses methodischen Ansatzes werden die eingangs formulierten Fragestellungen und Thesen überprüft.

Dabei werden Quellen wie offizielle Statements und Reden vonseiten der EU, amtliche Vertreter ihrer Mitgliedstaaten (v. a. Deutschlands) und Chinas und Interviews deskriptiv bearbeitet. Im Zentrum steht dabei vor allem der Einfluss der Belt and Road Initiative auf die Außenwirtschaftspolitik der Europäischen Union, den Chancen und Risiken für die EU-Mitgliedstaaten durch die BRI in Bezug auf Handel, Investitionen

und geopolitische Beziehungen sowie den Maßnahmen und Strategien der EU, anhand derer sie ihre Interessen in der Weltwirtschaft angesichts der BRI zu schützen versucht.

Es handelt sich hierbei um Strategiedokumente, öffentliche Reden und Interviews, die allesamt innerhalb des Zeitraums von 2016 bis dato angesiedelt sind. Der Grund für die Wahl dieses Zeitfensters liegt darin, dass zum erstgenannten Zeitpunkt in einem EU-Strategiedokument zu China die gegenseitigen politisch-ökonomischen Vorteile betont werden, während drei Jahre später in einem strategischen Ausblick zwar von der Volksrepublik als „Partner“ die Rede war, Peking jedoch hier auch als „strategischer Konkurrent“ und sogar als „systemischer Rivale“ bezeichnet wurde.

Aus diesen Begriffen wurden die folgenden drei Hauptkategorien abgeleitet: Partner, Konkurrent und Rivale. Im Rahmen des verwendeten Ablaufmodells werden diese zentralen Termini wie folgt definiert:

Partner: Dieser Begriff umfasst all diejenigen Akteure, die die BRI als wirtschaftliche oder strategische Chance begreifen und eine Kooperation mit China suchen.

Konkurrent: Unter diese Kategorie fallen all jene Handelnden, die die BRI als systemische Herausforderung oder Wettbewerber identifizieren.

Rivale: Hierunter werden jegliche Akteure subsummiert, die sich explizit kritisch oder sicherheitspolitisch ablehnend zur BRI äußern.

Die Entscheidung, Dokumente in die Untersuchung einzubeziehen, die bis ins Heute reichen, ist dem Umstand geschuldet, dass der Frage nachgegangen wird, welche dieser drei Einschätzungen aktuell zutrifft bzw. überwiegt. Dies ermöglicht Rückschlüsse auf die Entwicklung des Verhältnisses zwischen China und der EU, respektive BRD.

Aus dem gesamten Materialaufkommen wurde eine repräsentative Teilmenge gewählt. Davon stammt ein Teil aus der Zeit vor 2019, der anderer aus der Periode danach. Diese chronologische Einteilung ermöglicht es, eventuelle Entwicklungen und Änderungen in der Haltung gegenüber der BRI zu erkennen.

Die Mischung aus verschiedenen Quellen gewährleistet eine ausgewogene Darstellung der Sachverhalte aus unterschiedlichen Perspektiven. Sie soll eine ideale Balance zwischen strategischen sowie spontanen Aussagen gewährleisten. Somit werden taktische und emotionale Elemente identifiziert, welche von wichtigen

Akteuren vorgebracht wurden.

Zur formalen Bestimmung und Dokumentation des Materials ist an dieser Stelle zu sagen, dass es sich um offizielle Strategiepapiere, Reden und Interviews handelt, die verkürzt wurden, um den Fokus auf die repräsentativen Abschnitte zu legen (Jenker 2007, o. S.).

Im vierten Schritt werden die Gesichtspunkte festgelegt, zu denen Aussagen über das Material gemacht werden. Ziel ist es, die manifesten und impliziten Inhalte zu kategorisieren und ihre Bedeutung in Bezug auf die Fragestellung herauszuarbeiten. Der fünfte Schritt umfasst die theoretische Differenzierung der Fragestellung, während im sechsten Schritt die Analysetechnik festgelegt wird. Hier werden die Verfahren des Resümierens, der Explikation und der Strukturierung angewendet, wobei für diese Arbeit die Techniken des Zusammenfassens und Erläuterns verwendet wurden. Der siebte Schritt befasst sich mit der Definition der analytischen Entität, und im letzten Schritt wird die Materialanalyse durchgeführt (Waldhart, 2009, S. 170ff).

Hinsichtlich der Kodierung der Textstellen ist festzuhalten, dass diese entlang klar definierter Zuordnungsmuster erfolgte:

Aussagen, die eine Betonung auf "strategischer Partnerschaft", "Infrastrukturkooperation" oder "Investitionschance" legen, wurden der Kategorie Partner zugewiesen.

Die Kategorie Konkurrent wiederum wurde bei Aussagen eingeordnet, die Begriffe wie "systemischer Wettbewerber", "globale Machtverschiebung" oder "Transparenzdefizite" enthalten.

Aussagen schließlich, die Begriffe wie "Abhängigkeit", "Sicherheitsrisiko", "geopolitische Bedrohung" oder "chinesischer Einfluss" verwenden, wurden der Kategorie Rivale zugeordnet.

	Kategorie	Definition	Kodierregel	Ankerbeispiel
K1	Akteur	Personen und Institutionen, mit denen sich ein Beitrag / Interview / Statement beschäftigt und deren	Es werden Personen, Institutionen, Personengruppen	

		Haltungen beschrieben werden	registriert, die eine Rolle in der Argumentation spielen	
K2	Thema	Thematische Einordnung der Pressemitteilung & öffentlichen Reden, Interviews und Erklärungen	Dem Beitrag wird ein Schlagwort zugeordnet, das als grobe Überschrift das Thema und den Kontext wiedergibt	
K3 .1	Partner-Szenario („Kooperation“)	Gegenseitiger Nutzen durch außenwirtschaftliche Zusammenarbeit	Vorteile durch Infrastrukturprojekte & Freihandelsabkommen	„Wir haben inzwischen nicht nur eine strategische Partnerschaft, sondern eine umfassende strategische Partnerschaft, wie wir das nennen. Das bedeutet im Grunde, dass alle Bereiche der Gesellschaft in diese Zusammenarbeit mit einbezogen sind.“
K3 .2	Wettbewerbs-Szenario („strategische Konkurrenz“)	Besorgnis über Wettbewerbsvorteil, den subventionierte chinesische Unternehmen beim Zugang zum EU-Markt genießen könnten	Nachteile durch wirtschaftliche & politische Abhängigkeit von China	„Wir haben nicht vergessen, wie sich Chinas unfaire Handelspraktiken auf unsere Solarindustrie ausgewirkt haben. Junge europäische Unternehmen wurden so aus dem Markt verdrängt. Dies darf sich bei der Elektromobilität nicht wiederholen.“

K3 .3	Gegner- Szenario („systemische Rivalität“)	Furcht vor ökonomisch fundiertem Einfluss Chinas auf demokratisch legitimierte Entscheidungsprozesse	Bedrohung grundlegender Prinzipien der internationalen Ordnung	„Zur wirtschaftlichen Sicherheit gehört auch, dass Unternehmen sicherstellen, dass sie in ihren Lieferketten die Menschenrechte nicht verletzt werden. Natürlich wegen unserer Verantwortung gegenüber den Menschenrechten – aber eben auch, um unser Risiko für den Wirtschaftsstandort Deutschland und Europa zu minimieren. Denn wenn wir das akzeptieren würden, wäre das eine Wettbewerbsverzerru ng, insbesondere für europäische Unternehmen.“
K3 .4	Sicherheitsrisiko -Szenario	Bedenken wegen illegitimer Aneignung sensibler Informationen und Daten	Gefährdung der (Staats-)Sicherheit	„Und wie wir damit umgehen, bestimmt entscheidend unseren künftigen wirtschaftlichen Wohlstand und unsere nationale Sicherheit.“
K3 .5	Verteidigungs- Szenario	Angst vor strategischer Abhängigkeiten in sensiblen Sektoren	Gefahr für die wirtschaftliche Resilienz und die strategische Autonomie Europas	„Grundsätzlich begegnet uns China weiter als Partner, Wettbewerber und – in letzter Zeit zunehmend – als

				systemischer Rivale. Daher (...) müssen wir auch unsere De-Risking-Strategie konsequenter umsetzen.“
--	--	--	--	---

Im Rahmen des Modells legen die Begriffsdefinitionen die theoretischen Idealtypen fest. Die Kodierregeln übersetzten diese Typen in ein praxisfähiges Analyseinstrument.

Die Ankerbegriffe wiederum erlauben die konkrete Anwendung im Material.

Diese drei Elemente bilden ein geschlossenes Analysemodell zur konsistenten Kategorisierung sowie nachvollziehbaren Auswertung der komplexen Diskurse, die Gegenstand dieses Kapitels sind.

Auf Basis der definierten Kategorien und Kodierregeln lässt sich nun zeigen, wie die Haltung der EU gegenüber der BRI in verschiedenen Prozessphasen sichtbar wird.

Die nach diesem Prinzip vorgenommene Zuordnung der analysierten Dokumente lässt sich wie folgt beschreiben:

Das EU-Strategiedokument 2016 ist der ersten Prozessphase zuzuordnen, bei der es sich um die Problemdefinition handelt. Die BRI Rede von Xi Jinping BRI-Rede aus dem Jahre 2017 zeigt eine Alternative (Kooperation) auf und ist der zweiten Prozessphase zuzurechnen.

Sigmar Gabriels Rede aus dem Folgejahr stellt eine Verschärfung des Problems dar und markiert somit den Beginn einer neuen Prozessphase.

Der noch im selben Jahr getätigte Kommentar von Shi Mingde wiederum stellt in diesem Gesamtprozess die zweite Phase dar und weist eine alternative Interpretation auf, die als Plädoyer für eine Entdramatisierung gelesen werden kann.

Darauf folgte in der dritten Stufe der EU-Ausblick 2019, der die Entscheidung beinhaltet, das Verhältnis als seines zu begreifen, dass zwischen Partner, Konkurrent und Rivale oszilliert.

Einen neuen Prozesszyklus stellt die Rede der damaligen Außenministerin Deutschlands, Annalena Baerbock, aus dem Jahr 2022 dar.

Darin enthalten sind sowohl die Risiken der Beziehung zwischen der EU und China als auch die Entwicklung von Alternativen, womit gleich zwei Prozessphasen abgedeckt werden.

Die von Ursula von der Leyen im darauffolgenden Jahr gehaltene Rede wird der zweiten Prozessphase zugeschrieben und formuliert den Ansatz des De-Risking als Leitlinie.

Die zweite im Rahmen dieser Abhandlung untersuchte Rede von (MERICS 2023) gehört zur dritten Prozessphase und dient der Implementationsbegründung. Die den Abschluss bildende Regierungserklärung von Friedrich Merz 2025 zählt ebenfalls zur dritten Prozessphase und legt die vorgeschlagene De-Risking-Strategie als Herangehensweise fest.

Die beschriebenen Prozessphasen zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sich die Haltung der Europäischen Union in der Causa BRI von einer offenen Problemwahrnehmung (2016–2018) über die Formulierung alternativer Handlungswege (2018–2022) hin zu klaren politischen Entscheidungen und Implementationsstrategien (ab 2023) entwickelt hat. Die Prozessanalyse macht die Transformationslogik sichtbar: Die BRI wird heute nicht mehr als außenwirtschaftliche Chance, sondern als Katalysator für europäische Autonomieverpolitik betrachtet.

7.1 Materialanalyse

In den folgenden Abschnitten wird das ausgewählte Material ausschnitthaft präsentiert und nach den zuvor festgelegten Kategorien und Regeln untersucht.

7.1.1 Elemente für eine neue China-Strategie der EU vom 22. Juni 2016

In dieser gemeinsamen Mitteilung der Kommission / der Hohen Vertreterin der Union für Außen und Sicherheitspolitik an das Europäische Parlament und den Europäischen Rat findet die BRI erstmals unter Kapitel „III.4 Vernetzung und Kontakte zwischen den Menschen“ Erwähnung. Hierzu äußert sich die Kommission wie folgt:

„Bessere Infrastrukturverbindungen zwischen der EU und China wären positiv für die Wirtschaftsperspektiven aller Beteiligten.“

Hierin werden direkt mit dem Einführungssatz die reziproken Vorteile (K3.1) einer optimierten Infrastruktur angesprochen.

Weiter heißt es:

„China wird sein erklärtes Ziel verwirklichen müssen, seine Initiative „One Belt, One Road“ zu einer offenen Plattform zu machen, die den Marktregeln und internationalen Normen entspricht, sodass sie allen zugutekommt und ein verantwortungsvolles wirtschaftliches Handeln in Drittländern fördert. Die Zusammenarbeit in diesem Bereich sollte sich auf die uneingeschränkte Befolgung einschlägiger politischer Konzepte und geltender Vorschriften und Normen stützen – auch hinsichtlich der Vergabe öffentlicher Aufträge – und gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Wirtschaftsakteure beider Seiten sicherstellen.

Hier wird auf die Einhaltung von international geltendem Recht (K3.3) und faire Wettbewerbsgegebenheiten (K3.2) gepocht.

7.1.2 Eröffnungsrede von Xi Jinping beim ersten Belt and Road Forum for International Cooperation Mai 2017

Im Rahmen seiner Eröffnungsrede zum ersten Belt and Road Forum nahm Xi Jinping indirekt Stellung zu einigen Befürchtungen der EU:

„Wir sind bereit, Entwicklungspraktiken mit anderen Ländern zu teilen, aber wir haben nicht die Absicht, uns in die inneren Angelegenheiten anderer Länder einzumischen, unser eigenes Gesellschaftssystem und Entwicklungsmodell zu exportieren oder anderen unseren eigenen Willen aufzuzwingen. Bei der Verfolgung der Belt and Road Initiative werden wir nicht auf überholte geopolitische Manöver zurückgreifen. Was wir zu erreichen hoffen, ist ein neues Modell der Win-Win-Kooperation. Wir haben nicht die Absicht, eine kleine Gruppe zu bilden, die der Stabilität schadet, sondern wir hoffen, eine große Familie des harmonischen Zusammenlebens zu schaffen.“

Der Staatspräsident der Volksrepublik China betont in dieser Passage Aspekte des strategischen Partner-Szenarios (K3.1), wenn er von allseitig gewinnbringender Zusammenarbeit redet und deklariert, dass Peking nicht die Absicht habe, die

regelgeleitete Souveränität anderer Staaten zu gefährden (K3.3)

7.1.3 Rede des Bundesministers des Auswärtigen bei der Münchner Sicherheitskonferenz Februar 2018

Bei seiner Anfang 2018 in München gehaltenen Ansprache betonte der damalige Außenminister Sigmar Gabriel, dass Peking seiner Ansicht nach die BRI nutze, um seine eigenen geopolitischen Interessen weltweit durchzusetzen:

„Mit dem Aufstieg Chinas werden sich die Gewichte massiv verschieben. Die Initiative für eine neue Seidenstraße ist ja nicht das, was manche in Deutschland glauben, es ist keine sentimentale Erinnerung an Marco Polo, sondern sie steht für den Versuch, ein umfassendes System zur Prägung der Welt im chinesischen Interesse zu etablieren. Dabei geht es längst nicht mehr nur um Wirtschaft: China entwickelt eine umfassende Systemalternative zur westlichen, die nicht wie unser Modell auf Freiheit, Demokratie und individuellen Menschenrechten gründet. China erscheint derzeit als das einzige Land der Welt, mit einer wirklich globalen, geostrategischen Idee und es verfolgt diese Idee konsequent.“

Im Sinne einer systemischen Rivalität bringt Gabriel in diesem Abschnitt seiner Rede durch Begriffe wie „Systemalternative“ und „geostrategische Idee“ die Sorge vor einer Bedrohung fundamentaler Prinzipien der internationalen Ordnung (K3.3) durch die chinesische BRI zum Ausdruck.

7.1.4 Gastkommentar von Shi Mingde im Handelsblatt vom 9./10./11. März 2018

Der chinesische Diplomat Shi Mingde äußerte sich anhand eines Gastkommentars im deutschen Magazin „Handelsblatt“ indirekt zu der von Außenminister Gabriel aufgestellten Behauptung, wonach es China mit der BRI primär darum ginge, anderen Staaten das eigene politische System aufzuoktroyieren. Wörtlich schreibt er dabei:

„Die Seidenstraßen-Initiative stellt eine Plattform der pragmatischen Zusammenarbeit dar und dient keineswegs als Instrument einer chinesischen Geostrategie. Wenn manche Menschen die Ansicht vertreten, China strebe mit Hilfe dieser Seidenstraße

eine „Hegemonie“ an, so handelt es sich hierbei um ein völlig überholtes Denken aus der Zeit des Kalten Krieges, das überhaupt nicht mehr zur kulturellen DNA Chinas passt. Als eine Initiative für überregionale wirtschaftliche Zusammenarbeit betont die neue Seidenstraße die ausschlaggebende Rolle der Unternehmen, die dienende Rolle des Staates, die Regeln des Marktes, die internationalen Standards sowie das Prinzip des gemeinsamen Handelns, gemeinsamen Aufbaus und gemeinsamen Nutzens.“

In diesen Abschnitten pocht Mingde auf das Partner-Szenario, wenn er im zweiten Teil die ökonomische Kooperation (K3.1) ins Zentrum rückt und betont, dass die Initiative nicht auf geostrategischen Überlegungen basiere. Zugleich versucht der Autor, sicherheitstechnische sowie juristische Bedenken zu zerstreuen, indem er eine Respektierung der Marktregeln (K3.2) und globalen Standards (K3.3) als selbstverständlichen Teil der BRI darstellt.

7.1.5 Strategiepapier der EU-Kommission „EU-China – Ein Strategischer Ausblick“ vom 12. März 2019

Das am 12. März 2019 vonseiten der EU-Kommission publizierte und zehn Tage später durch den Europäischen Rat ratifizierte Papier stellt eine Zäsur in den chinesisch-europäischen Beziehungen dar. Die zentrale Passage ist die folgende:

„China ist in verschiedenen Politikbereichen gleichzeitig ein Kooperationspartner, mit dem die EU eng abgestimmte Ziele verfolgt, ein Verhandlungspartner, mit dem die EU einen Interessenausgleich finden muss, ein wirtschaftlicher Konkurrent im Streben nach technologischer Führerschaft und ein systemischer Rivale, der alternative Governance-Modelle fördert. Dies erfordert einen flexiblen und pragmatischen EU-weiten Ansatz, der eine prinzipienfeste Verteidigung von Interessen und Werten ermöglicht.“

Hierin kommen die drei bedeutendsten Szenarien Partner-Wettbewerber-Gegner (K3.1, K3.2 & K3.3) zum Tragen. Zudem formuliert die Kommission im letzten Satz die Bereitschaft, das eigene System zu verteidigen (K3.5).

7.1.6 Rede der Bundesministerin des Auswärtigen bei der Auftaktveranstaltung zur Entwicklung einer Nationalen Sicherheitsstrategie am 18. März 2022

Im Rahmen ihrer Rede in Berlin sprach die damalige Außenministerin die BRI in folgender Art direkt an:

„Wir sehen auch mit Blick auf Belt and Road, dass Investitionen gerade in Infrastruktur sicherheitsrelevant sind. Wir haben eine europäische Souveränität definiert, wo wir klar und deutlich machen, Zusammenarbeit immer dort wo möglich und Eigenständigkeit immer wo nötig. Aber man kann nur eigenständig agieren, wenn man nicht komplett abhängig von anderen ist. Und das erleben wir nicht nur bei uns in Europa, sondern das erleben wir weltweit. In Afrika, aber gerade auch im indopazifischen Raum – wenn wir uns anschauen, in welche Länder China komplett in die Stromversorgung investiert hat. Dann sehen wir auch, dass sich dort Fragen von Souveränität, territorialer Integrität und Fragen des internationalen Völkerrechts ganz eindrücklich stellen. Und deswegen werden wir in den nächsten Monaten nicht nur eine neue Sicherheitsstrategie erarbeiten, sondern auch eine neue China-Strategie.“

Gleich im ersten Satz kommt der Sicherheitsaspekt (K3.4) zur Sprache. Sodann spricht Baerbock die Problematik der Abhängigkeit (K3.2) an, um daraus schließlich die Frage nach der Respektierung internationalen Rechts (K3.3) abzuleiten.

7.1.7 Rede zu den Beziehungen zwischen der EU und China vor dem Mercator Institute for China Studies und dem European Policy Centre am 30. März 2023

In dieser von der Präsidentin der EU-Kommission Ursula von der Leyen kurz vor einer offiziellen China-Reise gehaltenen Rede äußert sich die Politikerin streckenweise kritisch zum Status quo der Beziehungen zwischen Brüssel und Peking:

„Unsere Beziehungen sind jedoch unausgewogen und werden zunehmend von Verzerrungen beeinflusst, die durch Chinas staatskapitalistisches System verursacht werden. Daher müssen wir diese Beziehungen auf der Grundlage von Transparenz, Berechenbarkeit und Gegenseitigkeit neu austarieren. Wir müssen sicherstellen, dass unsere Handels- und Investitionsbeziehungen den Wohlstand in China und in der EU

fördern.“

Hier findet das Schlagwort „Gegenseitigkeit“ (K3.1) explizit Erwähnung, diese scheint jedoch nach Einschätzung von der Leyens zum Zeitpunkt ihrer Rede nicht gegeben zu sein. Zudem spricht sie von systembedingten Verzerrungen im wirtschaftlichen Bereich (K.3.2).

An anderer Stelle macht die Präsidentin deutlich, dass das Verhältnis aufgeladen ist:

„Unsere Beziehungen zu China gehören zu den weltweit komplexesten und bedeutendsten. Und wie wir damit umgehen, bestimmt entscheidend unseren künftigen wirtschaftlichen Wohlstand und unsere nationale Sicherheit.“

Von der Leyen behauptet, dass der Umgang mit der Volksrepublik einen direkten Zusammenhang zur europäischen Sicherheitspolitik aufweist. Implizit ist hier die Furcht vor einer Sicherheitsbedrohung (K3.4) herauszulesen.

Weiter heißt es:

„Wie China seinen internationalen Verpflichtungen in puncto Menschenrechte nachkommt, wird ein weiteres Kriterium dafür sein, wie und in welchem Umfang wir mit China zusammenarbeiten können. So wie China militärisch aufgerüstet hat, hat es auch seine Politik der Desinformation und des wirtschaftlichen und handelspolitischen Drucks forciert.“

In diesen Sätzen scheint vor allem das „Gegner-Szenario“ und vor allem die damit einhergehenden Bedenken vor einer ökonomisch unterfütterten politischen Einflussnahme sowie einer Nicht-Beachtung internationalen Rechts (K3.3) durch.

Dies wird in den Folgesätzen vonseiten der Präsidentin anhand von Beispielen weiter konkretisiert, wenn es heißt:

„Wir sehen, dass Mitgliedstaaten zunehmend mit einer Einflussnahme Chinas auf ihre Gesellschaft konfrontiert sind, die nicht hinnehmbar ist. Und wir haben es in der Region gesehen – beispielsweise als China die australischen Ausfuhren von Gerste und Wein aufgrund der kritischen Nachfragen zum Ursprung von Corona stark einschränkte. All das zeigt die bewusste Nutzung von Abhängigkeiten und wirtschaftlichen Hebeln, damit China von kleineren Ländern das bekommt, was es will.“

Angesprochen wird hier nicht nur die „systemische Rivalität“ durch Einflussnahme (K3.3), sondern auch das absichtsvolle Profitieren Chinas von der wirtschaftlichen und

politischen Abhängigkeit vieler Staaten von Peking im Sinne einer „strategischen Konkurrenz (K3.2).

7.1.8 Rede der Bundesministerin des Auswärtigen bei MERICS zur Zukunft der deutschen Chinapolitik am 13. Juli 2023

In ihrer in der deutschen Hauptstadt gehaltenen Rede geht die damals amtierende Bundesministerin des Auswärtigen direkt auf die im Rahmen dieser Abhandlung zentrale Kategorisierung Chinas ein:

„Für Deutschland bleibt China Partner, Wettbewerber, systemischer Rivale. Aber der Aspekt des systemischen Rivalen ist in den letzten Jahren immer mehr in den Vordergrund getreten.“

Hier bezeichnet Baerbock das Verhältnis zwischen Berlin und Peking explizit als systemische Rivalität (K3.3).

In einem anderen Abschnitt äußert sie sich zu gleich mehreren Aspekten der Beziehung:

„Zur wirtschaftlichen Sicherheit gehört auch, dass Unternehmen sicherstellen, dass sie in ihren Lieferketten die Menschenrechte nicht verletzt werden. Natürlich wegen unserer Verantwortung gegenüber den Menschenrechten – aber eben auch, um unser Risiko für den Wirtschaftsstandort Deutschland und Europa zu minimieren. Denn wenn wir das akzeptieren würden, wäre das eine Wettbewerbsverzerrung, insbesondere für europäische Unternehmen.“

Hier kommen Sicherheitsaspekte (K3.4), internationales Recht (K3.3) und die Furcht vor unlauterem Wettbewerb zusammen (K3.2).

7.1.9 Regierungserklärung von Bundeskanzler Friedrich Merz zur neuen Bundesregierung vor dem Deutschen Bundestag am 14. Mai 2025

Im Rahmen seiner Regierungserklärung vom 14. Mai im Bundestag erwähnte Friedrich Merz das Verhältnis zu China wörtlich in folgender Weise:

„Bei der Bewältigung globaler Herausforderungen wie auch in der Wirtschaft selbst

wird China ein wichtiger Partner Deutschlands und der Europäischen Union bleiben. Wir werden selbstbewusst für die Einhaltung vereinbarter industrie- und handelspolitischer Regeln eintreten. Im Sinne eines strategischen De-Riskings werden wir einseitige Abhängigkeiten weiter abbauen. Wir sehen, dass es in Chinas außenpolitischem Handeln zunehmend Elemente systemischer Rivalität gibt. (...) Unsere China-Politik werden wir darüber hinaus regional einbetten. Eine stabile, freie und sichere Indopazifik-Region ist für Deutschland und für die Europäische Union von großer strategischer Bedeutung.“

Der amtierende Bundeskanzler formuliert mit diesen Teilen einer Regierungserklärung die Sorge um ein Abhängigkeitsverhältnis zu Peking (K3.2), der er mit strategischem De-Risking (K3.5) begegnen möchte, er redet von der Einhaltung wirtschaftspolitischer Regeln (K3.2) und erwähnt explizit das Gegner-Szenario (K3.3).

7.2 Diskussion der Ergebnisse

Aus den untersuchten Passagen geht deutlich hervor, dass im Laufe der Jahre eine veränderte Haltung der EU und auch wichtiger deutscher Akteure gegenüber China und der BRI stattgefunden hat. Wurde vor 2019 noch weitestgehend gegenseitige Vorteile einer solchen Kooperation betont, steht nach 2019 die Systemrivalität zunehmend im Fokus. Von offizieller chinesischer Seite wird zwar der Versuch unternommen, diese Entwicklung zu relativieren und die Aufmerksamkeit auf die Vorteile einer Partizipation für alle Teilnehmenden zu lenken, doch stehen unlauterer Wettbewerb, Menschenrechtsverletzungen und Sicherheitsfragen dieser Interpretation aufseiten der EU und der BRD immer mehr entgegen. Spätestens mit dem Regierungswechsel 2025 scheint eine Zeitenwende eingesetzt zu haben, denn der Bundeskanzler und auch sein Außenminister sprechen offen von Rivalität zu China und betonen die Bedeutung von Ansätzen wie dem De-Risking, um einen möglichst hohen Grad an Unabhängigkeit von Peking als Ziel auszugeben. Inwiefern sich dieser Weg in außenwirtschaftspolitischen Tatsachen manifestieren wird, bleibt angesichts zahlreicher Interdependenzen abzuwarten.

Alles in allem machte es das Ablaufmodell möglich, die diskursive Positionierung deutscher Akteure, darunter Ministerien, Parteien und Wirtschaftsverbände, im Kontext der BRI systematisch zu erfassen. Durch die Anwendung der Kodierregeln auf

parlamentarische Debatten, Strategiepapiere und wirtschaftspolitische Analysen wurde ersichtlich, welche Institutionen welche Haltung gegenüber der BRI einnehmen. Beispielsweise werden Aussagen des Auswärtigen Amtes zur "strategischen Abgrenzung" von chinesischem Einfluss als Ausdruck einer rivalisierenden Haltung identifiziert. Im Gegensatz dazu zeigen Aussagen aus dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWi) oder des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK), die die BRI als Chance zur wirtschaftlichen Kooperation einordnen, ein eher partnerschaftliches Verständnis.

Diese systematische Analyse legte die Grundlage für die Schlüsse der Untersuchung: Die BRI wird in Deutschland nicht einheitlich bewertet, und es bestehen strukturierte Interessengegensätze zwischen sicherheitspolitischen und wirtschaftspolitischen Akteuren. Diese Fragmentierung weist auf die Notwendigkeit einer abgestimmten nationalen Strategie hin.

8.Langfristige Auswirkungen der BRI auf die Außenwirtschaftspolitik der EU

Chinesische Unternehmen führen die überwiegende Mehrheit der BRI-Projekte, auch im Bereich der Eisenbahninfrastruktur, unter Verwendung chinesischer technischer Standards durch. Dadurch sind die Empfängerstaaten in Bezug auf die laufende Instandhaltung und künftige Entwicklung der Infrastruktur häufig von diesen Unternehmen abhängig, von denen viele enge Beziehungen zur chinesischen Regierung unterhalten. Die daraus resultierende technologische Abhängigkeit vertieft die Abhängigkeiten und stärkt Chinas politischen Einfluss (Rühlig & Teer, 2025, S. 3).

Da die EU dem Umfang und den strategischen Ambitionen der BRI nicht allein durch Entwicklungshilfe begegnen kann, versucht sie, sich durch die Global-Gateway-Strategie als strategischer Investor zu positionieren. Bis heute wurden mehr als 250 Infrastrukturprojekte im Rahmen der Global Gateway-Strategie umgesetzt. Nichtsdestotrotz ist der Plan auf erhebliche Kritik gestoßen, vor allem wegen übermäßiger Bürokratie und mangelnder klarer Botschaften (Garcia-Herrero, 2024, o. S.).

Grundsätzlich bergen die enormen Investitionen in die Infrastruktur, die China im Rahmen Initiative tätigt, das Potenzial, Engpässe im grenzüberschreitenden Verkehr

zu beseitigen. Unter den vielen Vorteilen einer verbesserten Konnektivität sticht die Erleichterung des Handels hervor. Die Vorstellung, dass eine verbesserte Verkehrsinfrastruktur den Handel fördern müsste, liegt nahe. Es ist jedoch weniger sicher, dass alle Länder von diesen Vorteilen profitieren können. Vor allem stellt sich die Frage, welche Länder am meisten gewinnen beziehungsweise verlieren werden. Dies hängt mit unter anderem damit zusammen, ob sie nah oder fern der verbesserten Infrastruktur liegen (Garcia-Herrero et al., 2020, S. 46).

Eine mögliche Auswirkung könnte der Abbau von Handelsschranken sein. Die chinesischen Behörden haben bereits kurz nach der Initiierung der Initiative begonnen, Freihandelsabkommen (FTA) mit den BRI-Ländern in Betracht zu ziehen. Da viele EU-Länder nicht direkt in die Initiative einbezogen sind und es China nicht möglich ist, ein Freihandelsabkommen mit allen EU-Ländern zu schließen, ist die Chance, dass die EU von einem umfassenden Freihandelsabkommen profitiert, gering (Garcia-Herrero et al., 2020, S. 47).

Garcia-Herrero und Xu analysierten dieses Szenario, indem sie sich auf die Auswirkungen eines auf China ausgerichteten Freihandelsblocks, der die BRI-Länder umfasst, auf den EU-Handel konzentrierten. Ein Szenario, in dem sich die BRI auf Handelshemmnisse konzentriert, ist in Bezug auf die Handelsvorteile weniger attraktiv als eines, in dem nur die Verkehrsinfrastruktur gebaut wird. Tatsächlich würde die EU nicht mehr von der von China finanzierten BRI-Infrastruktur profitieren und wäre von einer sehr großen Freihandelszone jenseits ihrer Grenzen ausgeschlossen (Garcia-Herrero & Xu, 2016, S. 12).

Vor diesem Hintergrund werden im Folgenden mögliche Langzeiteffekte der BRI auf die Außenwirtschaftspolitik der Union werden anhand unterschiedlicher Szenarien diskutiert.

8.1 Reduzierte Transportkosten für die EU

Aus regionaler Sicht ist die EU mit einem Anstieg des Handels um mehr als 6 % ein Gewinner der BRI. Auch der Handel in der asiatischen Region wird durch die Senkung der Transportkosten positiv beeinflusst, der Handel nimmt um 3 % zu. Tatsächlich sind die asiatischen Länder weder die Hauptgewinner noch die Hauptverlierer. Dies ist

wahrscheinlich darauf zurückzuführen, dass die geschätzte Senkung der Seetransportkosten recht moderat ausfällt. Die Kosten für den Eisenbahntransport werden jedoch halbiert, was zu großen Gewinnen beim Schienentransit nach Europa führt - insbesondere für Binnenländer. Der Rest der Welt leidet unter der Verlagerung des Handels in den BRI-Raum, allerdings nur mit einem sehr geringen Rückgang des Handels (0,04 %). Insgesamt deuten unsere Ergebnisse darauf hin, dass die BRI im Hinblick auf die Schaffung von Handel eine Win-Win-Situation darstellt, da die Gewinne in der EU und in Asien die Verluste in der übrigen Welt deutlich überwiegen (Garcia-Herrero et al., 2020, S. 47).

8.2 Effekte eines Freihandelsabkommens mit den BRI-Ländern auf EU-Handel

Gelingt es China im BRI-Gebiet eine Freihandelszone mit Nullzöllen einzurichten, würde die EU, die der größte Gewinner der geringeren Transportkosten wäre, stattdessen leichte Verluste machen. Hiervon ist auszugehen, wenn die EU-Mitglieder von diesem Handelsabkommen ausgeschlossen werden würden und es zu keinem bilateralen Handelsabkommen zwischen der EU und China kommt. Der zentrale Grund für diese negative Auswirkung ist darin zu sehen, dass der Handel der EU mit China und anderen BRI-Ländern bis zu einem gewissen Grad durch eine verstärkte Integration zwischen den BRI-Ländern ersetzt würde. Dies gilt sogar für Länder innerhalb der EU, die formell in die BRI einbezogen sind, wie Ungarn und Polen, da sie keinem BRI-Freihandelsabkommen beitreten können, ohne dass der Rest der EU sich anschließt. Die asiatische Region wäre somit der größte Gewinner der BRI, gefolgt von den europäischen Nicht-EU-Ländern, die ebenfalls von der Abschaffung der Handelszölle profitieren würden. Von diesem Szenario reduzierter Transportkosten würden die Länder des Nahen und Mittleren Ostens sowie die ostasiatischen Länder am meisten profitieren, die einen signifikanten Anstieg ihres Handels verzeichnen würden (Garcia-Herrero et al., 2020, S. 47).

8.3 Handelsgewinne durch Verkehrsverbesserungen & Freihandelsabkommen

Spielt man ein Szenario durch, das sowohl die Verbesserung des Transportwesens als auch die Einrichtung eines Freihandelsabkommens innerhalb der BRI-Region umfasst, wären die meisten asiatischen Länder die großen Nutznießer, da sie sowohl von der Senkung der Transportkosten als auch von der Abschaffung der Zölle profitieren würden. Einige EU-Länder würden ebenfalls in erheblichem Maße profitieren, jedoch weniger als die asiatischen Länder. Dies gilt insbesondere für einige Binnenländer, darunter Slowenien und Ungarn. Deutschland würde etwas mehr profitieren als Frankreich oder Spanien. Dies ist auf den Umstand zurückzuführen, dass diese EU-Länder zwar von der Senkung der Transportkosten profitieren würden, nicht aber von dem Freihandelsabkommen, an dem sie nicht beteiligt wären. Wie in den beiden vorangegangenen Szenarien gibt es auch hier immer leichte Verluste für Länder, die sich geographisch weiter entfernt von der BRI befinden (Garcia-Herrero et al., 2020, S. 48).

8.4 Empfehlungen für die EU-Politik in Bezug auf BRI

Pekings eigennütziger, transaktionaler Ansatz im Rahmen der BRI hat die von den Status-quo-Mächten geschaffenen „gleichen Wettbewerbsbedingungen“ gestört und macht einen Paradigmenwechsel in der Art und Weise erforderlich, wie die EU an Entwicklungsfinanzierung und außenwirtschaftliche Zusammenarbeit herangeht. Wichtig ist in diesem Zusammenhang der Umstand, dass die EU Entscheidungen dieser Art nicht alleine trifft. Vielmehr dienen weltweit die Instrumente der Entwicklungsfinanzierung zunehmend nationalen Interessen und verwischen die Grenzen zwischen Handel und Hilfe, während traditionelle Regeln und Normen wettbewerbsorientierten Manövern gewichen sind (Mardell, 2025, S. 29).

Die Global Gateway-Strategie ist nach Ansicht mancher Beobachter noch nicht ausgereift, und viele Verantwortungsträger – auch auf Ebene der EU - tun sich schwer damit, zu formulieren, worin genau sie sich von vorangegangenen Herangehensweisen unterscheidet. Durch die Kombination bereits bestehender Finanzmechanismen stellt sie keine krasse Abkehr von der bisherigen Politik dar. Das Grundgesetz ist insofern von Bedeutung, als es einen Wandel in der Einstellung zu einem stärker wettbewerbsorientierten, eigennützigen Ansatz markiert. Eine wichtige Lehre, die Brüssel aus der BRI ziehen kann, ist, dass es sich in mehrfacher Hinsicht

auszahlt, transaktionsorientierter zu sein und die europäischen Interessen offen darzulegen. Ein transaktionsorientierterer und durchsetzungsfähigerer Ansatz ist nicht nur der Schlüssel, um auf einem ungleichen Spielfeld wettbewerbsfähig zu bleiben, sondern auch eine notwendige Voraussetzung für den Aufbau gleichberechtigter Partnerschaften in dem, was China den „globalen Süden“ nennt (Mardell, 2025, S. 29).

Die EU hat bereits signalisiert, dass sie von einem Geber-Empfänger-Rahmen zu einem Partnerschaftsmodell übergeht, was sich in der Umbenennung der Generaldirektion für internationale Partnerschaften (GD INTPA) widerspiegelt. Damit dieser Wandel jedoch mehr als nur rhetorisch ist, muss die EU die Rolle des Eigeninteresses bei der Bildung von Partnerschaften, die für beide Seiten von Vorteil sind, anerkennen. Die EU sollte sich Mardell zufolge selbst als Partner und nicht als Retter begreifen und nach wirtschaftlichen Möglichkeiten suchen, anstatt moralische Verpflichtungen zu erfüllen (Mardell, 2025, S. 29).

Eigeninteresse bedeutet nicht, dass die Werte der EU aufgegeben werden, aber in einer zunehmend multipolaren Welt - in der China zwingende, unverbindliche Alternativen bietet - muss Europa realistisch einschätzen, inwieweit es in der Lage ist, diese Werte zu fördern. Es sollte dies auch weiterhin tun, aber in dem Bewusstsein, dass es nicht mehr in der Lage ist, die Bedingungen zu diktieren. Der Gedanke, Partnerschaften mit Entwicklungsländern aus einer Position des Eigeninteresses heraus anzugehen, kann auf Widerstand treffen. Doch jenseits der Debatte darüber, ob die EU-Entwicklungspolitik in erster Linie altruistisch ist, ist die Hinwendung zu einem offeneren, eigennützigen Ansatz von grundlegender Bedeutung, um den neuen Platz Europas in der Welt zu finden (Mardell, 2025, S. 29f).

Hinsichtlich der Haltung, die die Europäische Union der BRI gegenüber einnehmen sollte, ist also die Empfehlung auszusprechen, einer einseitigen Ausrichtung der neuen Seidenstraße entgegenzuwirken, denn eine wohl ersonnene und klar formulierte Strategie kann sie reziproke Vorteile bieten. Aus deutscher Unternehmenssicht wird eine starke EU erwartet, die als Partner für europäische Unternehmen in der Region auftritt und als gleichwertiger Verhandlungspartner gegenüber China agiert (Hoffmann & Metz, 2019, S. 14). Dass sich die Union dieses Anspruchs bewusst ist, zeigt sich unter anderem an ihrer Zentralasienstrategie aus dem Jahr 2019 sowie an ihrer Konnektivitätsstrategie aus dem Jahr zuvor. Anhand dieser Ansätze strebt die EU an, die nachhaltige Entwicklung in Zentralasien zu fördern. Sie importiert Rohöl und andere Rohstoffe aus der Region und exportiert Technologie sowie verarbeitete Waren

dorthin. Ihr Hauptaugenmerk liegt auf wirtschaftlicher Zusammenarbeit und regionaler Stabilität, wobei die Förderung von Nachhaltigkeit eine zentrale Rolle spielt (Schiek et al., 2020, o. S.).

Dabei betont die EU ausdrücklich, dass sie nicht in Konkurrenz zur dominierenden Großmacht China zu treten gedenkt, sondern ihr Engagement ergänzen möchte. Sie anerkennt China ist in Zentralasien als bedeutenden Handelspartner, Großinvestor und Kreditgeber (Schiek et al., 2020, o. S.).

Die Art, in der die EU eine Wechselseitigkeit anstrebt, zeigt sich unter anderem an der Ausrichtung internationaler Konferenz zur Konnektivität zwischen der EU und Zentralasien (Global Gateway). Eine solche fand im November 2022 in Samarkand (Usbekistan) statt. Auch im Rahmen der Ministertreffen EU-Zentralasien wird die Bedeutung eines regionalen Ansatzes und einer stärkeren regionalen Zusammenarbeit betont (Europäisches Parlament, 2024, o. S.).

Unterstützung für diese Strategie erhielt die EU vom Europäische Parlament. Dieses sprach sich für einen gezielteren Ansatz aus. Diese Strategie wurde vom Rat im Juni 2019 verabschiedet. Die Intensität der EU-Beziehungen hängt dem Parlament zufolge von der Bereitschaft der zentralasiatischen Länder ab, Reformen umzusetzen und die Demokratie, Menschenrechte, Rechtsstaatlichkeit sowie die Unabhängigkeit der Justiz zu stärken. Zudem nutzte das Parlament die Gelegenheit, um von den beteiligten Ländern einzufordern, ihre Wirtschaft zu modernisieren und zu diversifizieren, unter anderem durch die Förderung des Privatsektors sowie kleiner und mittlerer Unternehmen (Europäisches Parlament, 2024, o. S.).

Das Europäische Parlament verlangte in diesem Zusammenhang nachdrücklich, das Engagement der EU in Zentralasien zu verstärken. Hierzu zählt auch die Forderung, Reformen in den Bereichen Politik und Wirtschaft zu unterstützen, die Rechtsstaatlichkeit, Demokratie, gute Regierungsführung und die Wahrung der Menschenrechte fördern (Europäisches Parlament, 2024, o. S.).

Aus der Haltung des Europäischen Parlaments geht eine der zentralen Handlungsempfehlungen an die Union hervor. Die Rede ist von der Bereitschaft, wirtschaftlich gegenüber chinesischen Direktinvestitionen offen zu bleiben, diese Offenheit jedoch an bestimmte (soziopolitische sowie ökonomische) Bedingungen zu knüpfen. In diesem Zusammenhang formuliert von Hauff die Forderung an Brüssel darauf zu bestehen, dass die EU-Rechtsvorschriften eingehalten werden,

insbesondere in den Bereichen öffentliche Auftragsvergabe und Staatskredite. Dazu gehört auch die Forderung nach Reziprozität für europäische Unternehmen, die in China tätig sind (von Hauff, 2024, S. 21). Zudem sollte die EU ein klares, transparentes System zur Überwachung von Investitionen aus Drittländern schaffen – insbesondere in strategischen Sektoren wie Häfen, Eisenbahnen und Energienetzen sowie in wichtigen Industriezweigen. In diesem Kontext ist von Hauff zufolge die Einführung des Investitionsüberprüfungsmechanismus von großer Bedeutung (von Hauff, 2024, S. 21).

Was nun die Umsetzung der Zentralasien- und Konnektivitätsstrategie anbelangt, sieht sich die EU mit der Herausforderung konfrontiert, politische Einigkeit zu demonstrieren und ausreichende finanzielle Mittel zur Verfügung zu stellen (Hoffmann & Metz, 2019, S. 14).

Im Dialog mit China und den BRI-Ländern sollte die EU darauf drängen, dass bei BRI-Projekten international anerkannte Transparenz- und Nachhaltigkeitskriterien angewendet werden, etwa in Bezug auf Finanzierungen, lokale Entwicklung, Arbeits- und Sozialstandards, Umweltvorgaben und gute Regierungsführung. Eine wichtige Handlungsempfehlung in diesem Zusammenhang lautet, sicherzustellen, dass China die BRI nicht nutzt, um eigene Normen gegen die EU zu etablieren. Die Förderung einer chinesischen OECD-Mitgliedschaft und eine stärkere Ausrichtung der WTO ließen sich als geeignete Handlungsfelder nutzen (Hoffmann & Metz, 2019, S. 14).

8.5 Empfehlungen für die BRD-Politik in Bezug auf BRI

Berlin kann seine internationalen Ziele gegenüber Peking in unterschiedlicher Weise verfolgen. Eine hiervon ist die Unterstützung und Integration kleiner und mittlerer deutscher sowie europäischer Unternehmen in die Entwicklung des Belt and Road-Projekts mit dem Ziel, das Vertrauen in die bilaterale und multilaterale Zusammenarbeit zu fördern.

Eine weitere Möglichkeit wäre die Schaffung eines Ausschusses zur Regulierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen China und der EU. Auch denkbar ist die Durchführung von Pilotprojekten, die ein dreiseitiges Beteiligungsmodell (Volksrepublik China, EU, Nicht-EU-Staaten) schaffen, an dem China, die Europäische

Union sowie Staaten beteiligt sind, die nicht der EU angehören. Auf diese Weise könnte eine fortschrittliche deutsch-chinesische Zusammenarbeit auf Drittmärkten realisiert werden. Zudem ließe sich die Konnektivitätsplattform nutzen, um den Dialog zwischen Deutschland bzw. der EU und China zu intensivieren.

Darüber hinaus ist die Entwicklung neuer Kooperationsformen denkbar, die China, die EU und die Region miteinander verbinden und dreiseitige Investitionsmöglichkeiten in ausgewählten Bereichen schaffen.

Auf Unternehmensebene sollte die Bundesregierung deutsche Firmen, bzw. deren Führung im Rahmen ihres Risikomanagements sowie im Sinne des De-Risking Ansatzes für die Herausforderungen und möglichen Gefahren einer Abhängigkeit von China sensibilisieren. Aus der Schaffung des entsprechenden Problembewusstseins kann die Bereitschaft zum aktiven Handeln erwachsen.

. Auch denkbar ist die Durchführung von Pilotprojekten, die ein dreiseitiges Beteiligungsmodell (Volksrepublik China, EU, Nicht-EU-Staaten) schaffen, an der China, die Europäische Union sowie Staaten beteiligt sind, die nicht der EU angehören. Auf diese Weise könnte eine fortschrittliche deutsch-chinesische Zusammenarbeit auf Drittmärkten realisiert werden. Zudem ließe sich die Konnektivitätsplattform nutzen, um den Dialog zwischen Deutschland / der EU und China zu intensivieren. Wird De-Risking mittel- bis langfristig geplant und umgesetzt, lassen sich die wirtschaftlichen Belastungen begrenzen – denn umfassende Maßnahmen sind oft kurzfristig nur schwer zu rechtfertigen. In diesem Sinne kann De-Risking auch als ergänzender Aspekt der Geschäftsentwicklung betrachtet werden.

Erschwert wird die Aufgabe dadurch, dass keine einheitliche Lösung für alle Unternehmen existiert. In anderen Worten ausgedrückt, muss jedes Unternehmen die individuellen und auch branchenspezifischen Risiken und Herausforderungen differenziert betrachten. Die Bundesregierung muss hierbei insbesondere kleine und mittlere Unternehmen im Blick behalten. Denn diese sehen sich in vielen Fällen mit dem Problem begrenzter finanzieller sowie personeller Mittel konfrontiert. Diese Firmen müssen von staatlicher und / oder institutioneller Seite unterstützt werden, nicht zuletzt, weil alternative Bezugsquellen außerhalb Chinas nur schwierig zugänglich oder deutlich teurer sind.

Auch die Umsetzung der Re-Shoring Strategie erfordert auf Unternehmensebene hohe Investitionen. Zudem sind sie mit langen Umsetzungszeiträumen verbunden.

Zusätzlich erschweren strukturelle und makroökonomische Rahmenbedingungen (z. B. hohe Energiepreise, Engpässe am Arbeitsmarkt etc.) solche Anpassungen erheblich.

Die wirtschaftspolitischen Verantwortungsträger in Deutschland müssen sich des Umstands bewusst sein, dass ihre Entscheidungen einen massiven Einfluss auf den Handlungsspielraum deutscher Unternehmen haben. Denn sie setzen die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Handel mit China und definieren mögliche Beschränkungen oder Vorgaben. Gleichzeitig begrenzen Faktoren wie Fachkräftemangel oder limitierte Ressourcenverfügbarkeit die realen Handlungsspielräume für eine wirtschaftliche Unabhängigkeit.

In diesem Zusammenhang lautet eine Empfehlung, bei der Umsetzung der De-Risking Strategie Anstrengungen zu unternehmen, um praxisorientiertes Wissen für Politik und Unternehmen bereitzustellen. Dabei helfen können auf institutioneller Ebene beispielsweise Denkfabriken, Strategieworkshop oder Zukunftswerkstätten. Während die Politik für die Festlegung von Sicherheitsstrategien und handelspolitischen Leitlinien zuständig ist, liegt die konkrete Umsetzung dieser Strategien in der Verantwortung der Wirtschaft.

Der deutsche Staat hat bei der Umsetzung der De-Risking Strategie eine Reihe von Instrumenten zur Verfügung, um gezielt Einfluss zu nehmen. Hierzu zählen beispielsweise die Einführung einer Verpflichtung zur Berichterstattung oder durch Maßnahmen zur Sicherung der Versorgung mit kritischen Gütern. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, Protektionismus nicht als reine Abschottung zu betreiben. Vielmehr gilt es, diesen Ansatz mit aktiver Förderung der eigenen Wirtschaft, Bildung und Forschung zu verbinden. Hiermit verbunden, ist die Förderung technologischer Entwicklungen. Denn diese können die Binnenwirtschaft zukunftsfähiger und autonomer machen. In diesem Sinne empfiehlt sich ein höheres Maß an Eigeninitiative vonseiten der politisch Verantwortlichen, um die eigene Innovationskraft und das Bildungssystem zu stärken und so ein höheres Maß an Zukunftsorientierung zu gewährleisten. Der im Rahmen dieser Abhandlung mehrfach erwähnte Europäische Grüne Deal sowie das Gesetz zu kritischen Rohstoffen stellen erste wichtige Schritte in diese Richtung dar, an denen sich die Bundesrepublik orientieren kann.

Von hoher Bedeutung bei der Verwirklichung dieses strategischen Ansatzes ist es, De-Risking keinesfalls mit De-Coupling gleichzusetzen. Denn ein kompletter wirtschaftlicher Rückzug ist in vielen Wirtschaftssektoren schlicht finanziell nicht

tragfähig und faktisch nicht umsetzbar. Dies lässt sich beispielhaft an der unter 6.2.2 diskutierten Halbleiterbranche illustrieren.

Alles in allem muss sich die deutsche Wirtschaftspolitik nicht auf eine Reduktion des China-Handels versteifen, um dem De-Risking Ansatz gerecht zu werden. Vielmehr sind die Entwicklung und Kultivierung eines differenzierten Verständnisses über die Rolle des China-Geschäfts im globalen und nationalen Unternehmenskontext wichtig. Der deutschen Politik kommt dabei die Aufgabe zu, möglichst klare politische Rahmenbedingungen zu schaffen. Hierbei ist natürlich darauf zu achten, dass die supranationale Handels- und Außenwirtschaftspolitik der EU-Behörden Vorrang vor nationalstaatlicher autonomer Politik hat. Denn: „Die Handelspolitik fällt in die ausschließliche Zuständigkeit der EU. Rechtsvorschriften über Handelsfragen werden von der EU und nicht von den Mitgliedstaaten erlassen. Auch internationale Handelsabkommen werden von der EU geschlossen“ (Europäischer Rat, 2025, o. S.).

Um den Aspekt der Partnerschaft zu betonen und die BRI zu einem gewinnbringenden Vorhaben für die BRD zu machen, hat Berlin mehrere Möglichkeiten, die eigenen Ziele gegenüber Peking zu verfolgen. Eine Option ist darin zu sehen, kleinere sowie mittlere Unternehmen aus Deutschland bei der Beteiligung an ausgewählten Projekten Belt and Road Initiative zu unterstützen. Auf diese Weise kann der nach wie vor vorherrschende Mangel an Vertrauen in die bi- und multilaterale Zusammenarbeit aktiv reduziert werden (Ciesielka-Klikowska, 2018, S. 107).

Zudem könnte die Bundesregierung durch die Koordinierung der Einrichtung eines Ausschusses zur Regelung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen China und der Europäischen Union beitragen. Die Durchführung von Pilotprojekten erscheint ebenfalls ein probates Mittel, um ein dreiseitiges Beteiligungsmodells (VR China, EU, Nicht-EU-Staaten) zu schaffen. Auf diese Weise könnte eine fortschrittliche deutsch-chinesische Zusammenarbeit auf den Drittmärkten umgesetzt werden (Ciesielka-Klikowska, 2018, S. 107).

Auch kann die Bundesregierung die institutionellen Gegebenheiten effektiver nutzen, beispielsweise indem sie den Dialog innerhalb der Konnektivitätsplattform sucht. Berlin könnte sich zudem einsetzen für die Entstehung einer neuen Form der Zusammenarbeit, die die jeweiligen Regionen, China und die EU-Institutionen miteinander verbindet. Auf diese Weise ließen sich dreiseitige Investitionsmöglichkeiten in ausgewählten Bereichen unterstützen (Ciesielka-Klikowska, 2018, S. 107).

Aus den mittels Ablaufmodell kategorisierten Positionen lassen sich zusammenfassend und abschließend folgende Empfehlungen abgeleitet, die in ihrer Gesamtheit zur strategischen Kohärenz deutscher BRI-Politik beitragen können:

Es sollte eine konsistente gesamtdeutsche Strategie zum Umgang mit der BRI entwickelt werden, die sowohl wirtschaftliche Chancen als auch sicherheitspolitische Risiken integriert.

Zudem sollte auf EU Ebene ein höherer Grad an Koordination stattfinden, zum Beispiel im Rahmen der Global Gateway-Initiative.

Auch gilt es wirtschaftspolitische Akteure stärker für geopolitische Implikationen zu sensibilisieren.

Es sollte eine übergreifende politischen Debatte geführt werden, um eine Fragmentierung der Positionen zu vermeiden.

9. Fazit und Ausblick

An dieser Stelle gilt es zunächst, die eingangs gestellten Thesen zu überprüfen. Fragt man dementsprechend vor dem Hintergrund der im vorangegangenen durchgeführten Untersuchung, ob die Belt and Road Initiative der EU wirtschaftliche Chancen durch verbesserte Handelsverbindungen und Infrastrukturprojekte eröffnet hat, so lässt sich dieser Teil der These bejahen. Da die Fallstudie Deutschland gewidmet ist, sei an dieser Stelle beispielhaft nochmals auf die Eisenbahnverbindung Chongqing–Duisburg hingewiesen, die Gütertransport zwischen China und Europa deutlich beschleunigt hat. So ist Duisburg inzwischen Europas größter Binnenhafen für China-Handel (Zdrzalek, 2024, o. S.).

Auch gingen mit der BRI auf EU-Ebene Investitionen in Infrastruktur einher, wie die im Rahmen dieser Abhandlung erläuterten Beispiele in Griechenland und Kroatien verdeutlichen. Zudem schuf die BRI einen breiteren Marktzugang für EU-Unternehmen, sodass europäische Logistik- und Hafenbetreiber von Joint Ventures oder Betriebserweiterungen profitieren können.

Zugleich muss auch der zweite der Teil der ersten These als verifiziert gelten, denn die BRI stellt zweifelsohne eine geopolitische Herausforderung dar, nutzt China sie doch – allen gegenteiligen Behauptungen von offizieller Seite zum Trotz -dazu, seine

Einflusssphären in Europa auszudehnen. So kommt es zu Wettbewerbsverzerrungen, bei denen chinesische Firmen immer wieder öffentliche Unterstützung oder Aufträge ohne Ausschreibung erhalten.

Zudem sehen sich europäische Firmen nicht selten mit einem erschwerten Marktzugang in China konfrontiert. Peking wiederum profitiert in einigen Teilnehmer-Ländern von deren schwacher Rechtsstaatlichkeit und nimmt Einfluss durch die Vergabe von Krediten bei mit der EU verknüpften Projekten der BRI, die sich letztlich in manchen Fällen als Schuldenfallen für beteiligte Drittstaaten entpuppen.

Die Furcht vor der Schaffung von Abhängigkeiten schließlich ist ebenfalls nachvollziehbar, denn China kann durch seine Beteiligung an Häfen, Telekommunikation und anderen Infrastrukturen (zumindest partiell) kontrollieren.

Angesichts dieser Befunde kann auch die zweite These als verifiziert gelten, denn die Europäische Union hat im Laufe der Jahre, in denen es die BRI gibt, ihre Außenwirtschaftspolitik angepasst, um sowohl die Wettbewerbsfähigkeit ihrer Mitgliedstaaten zu fördern als auch gegen potenzielle politische und wirtschaftliche Abhängigkeiten von China vorzugehen.

Dies zeigt sich in erster Linie an der strategischen Neubewertung Chinas anhand der neuen China-Strategie aus dem Jahr 2019 und der damit einhergehenden Einstufung der Volksrepublik als Partner, Wettbewerber und systemischer Rivale. Diese Neubewertung führte zu einer kritischeren Haltung gegenüber der BRI und betonte die Notwendigkeit, eigene Standards und Werte in internationalen Investitionsprojekten zu vertreten.

Hinzu kommt die intensiv diskutierte, im Jahre 2021 eingeführte „Global Gateway“-Strategie als Antwort auf die BRI. Dass es sich hierbei um einen ernsthaften Versuch handelt, nachhaltige Infrastrukturprojekte in Entwicklungsländern zu fördern, die den EU-Normen entsprechen und keine Abhängigkeiten schaffen, zeigt sich unter anderem am Budget von 300 Milliarden Euro bis 2027.

Darüber hinaus wurden Investitionen in digitale und grüne Technologien sowie in die Verbesserung der Infrastruktur innerhalb der EU getätigt, um die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken und die Abhängigkeit von China zu verringern.

Ein weiterer Indikator für die Richtigkeit der zweiten These ist in der Überprüfung und Aussetzung von Investitionsabkommen mit China durch die EU zu sehen. Diese Reaktion auf chinesische Sanktionen gegen EU-Abgeordnete unterstreicht die

Bereitschaft der Brüssels, wirtschaftliche Beziehungen an politische Bedingungen zu knüpfen.

Die dritte These findet ebenfalls Bestätigung, denn die EU reagiert mit Maßnahmen, wie der Global Gateway Initiative auf die Konkurrenzsituation mit China, zugleich läuft die bereits 2015 ins Leben gerufene EU-China Konnektivitätsplattform zur Schaffung von Synergien zwischen der BRI und den EU-Initiativen sowie zur Verbesserung der Zusammenarbeit im Bereich der Verkehrsinfrastruktur nach wie vor.

Was nun die bisherige ökonomische, geopolitische sowie sicherheitspolitische Relevanz der BRI für die EU anbelangt und wie sich die Initiative künftig auf diese Aspekte auswirken wird, ist folgendes festzuhalten: Die ersten zwölf Jahre seit ihrer Initiierung waren von einer ambivalenten Haltung Europas gegenüber China geprägt. Der Aufstieg Chinas zum zweitwichtigsten Handelspartner der EU und wichtigen Investor hat eine starke gegenseitige Abhängigkeit geschaffen. Die europäischen Länder, insbesondere die weniger entwickelten, sind auf chinesische Auslandsinvestitionen angewiesen, während der deutsche Industriesektor die chinesische Nachfrage nach fortgeschrittenen Technologien deckt. Allerdings hat die wachsende Kluft in der Wahrnehmung Chinas zwischen den europäischen Ländern zu einem stärkeren Bewusstsein für die Unzulänglichkeiten der multilateralen Kooperationsregeln geführt (Kostecka-Tomaszewska & Krukowska, 2020, S. 279).

Betrachtet man die Seidenstraßen-Initiative als chinesisches Soft-Power-Instrument, anhand dessen Peking mehr außenwirtschaftlichen Einfluss auf die EU nehmen kann, kann an dieser Stelle konstatiert werden, dass dieser Versuch weitestgehend nicht geglückt ist. Denn der EU-Rechtsrahmen hat chinesische Normen und Governance-Praktiken durch Barrieren wie die Forderung nach Umweltstudien und bestimmten Arbeitsnormen usw. weitgehend blockiert. Gegen EU-Normen wurde nur dann verstoßen, wenn die Mitgliedstaaten ihre Umsetzungs- oder Aufsichtspflichten nicht erfüllt haben (Tsimonis et al., 2022, S. 101).

Alles in allem herrscht unter den Mitgliedstaaten ein allgemeines Gefühl der Enttäuschung darüber, dass der Beitritt zur BRI nicht die wirtschaftlichen Vorteile hat generieren können, die sie sich von diesem Schritt versprochen hatten. Diese ernüchternde Erkenntnis hat zu einem Paradigmenwechsel aufseiten der EU-Mitgliedstaaten geführt, der sich in einer Absicherung chinesischer ausländischer Direktinvestitionen widerspiegelt und letztlich eine größere Einigkeit in der Union und eine pragmatischere Sichtweise der Mitgliedstaaten gegenüber China begünstigt

hat(Comerma, 2024, S. 10).

Die Perspektive hat sich dahingehend verschoben, dass bei der Vergabe von Entwicklungsprojekten auch die sicherheitspolitischen und politischen Interessen der EU im Vordergrund stehen und nicht mehr allein die Kosten-Nutzen-Analyse von Infrastrukturinvestitionen oder von Infrastruktur als außenpolitischem Instrument (Comerma, 2024, S. 7).

Nimmt man hingegen ausschließlich die ökonomische Dimension in den Blick, muss sich die Union der Tatsache bewusst sein, dass sie von den durch die Initiative erleichterten Handelsbeziehungen nur profitieren kann, wenn sie sich aktiv an der Verbesserung der Infrastruktur im BRI-Territorium und Freihandelsabkommen beteiligt. Hier gilt: Je mehr China auf Freihandelsabkommen innerhalb dieser Region ohne die EU drängt, desto geringer sind die potenziellen Handelsgewinne, die die Union aus der BRI ziehen wird. In bestimmten Konstellationen könnten diese Gewinne sogar gänzlich wegfallen (Garcia-Herrero et al., 2020, S. 48).

Hinsichtlich der Auswirkungen der BRI auf die Bundesrepublik kann die für die EU konstatierte Ambivalenz auch für Deutschland festgestellt werden. Diese führt einerseits zu Kooperationen und Projektbeteiligungen, andererseits jedoch auch immer wieder zu konfligierenden Interessen. Konflikte zwischen den beiden Staaten lassen sich aus systemischer Sicht auch künftig nicht ausschließen, vielmehr ist ein weiteres Aufkommen sehr wahrscheinlich. Beispielhaft sei an dieser Stelle an den unter 6.2.2 diskutierten Fall des Chipherstellers Elmos erinnert. Grundsätzlich gilt: Umso stärker die Interessen Deutschlands und Chinas beieinanderliegen, desto wahrscheinlicher ist es, dass institutionalisierte, supranationale Kooperationsformate wie die unter 5.2.1 vorgestellte Konnektivitätsplattform zur Ermittlung und Durchsetzung tragfähiger Lösungen beitragen können. In solchen Fällen kann dann von China als „Partner“ gesprochen werden.

Zum „systemischen Rivalen“ wird die Volksrepublik aus Sicht der Bundesrepublik, wenn sie ökonomisch fundierten Einfluss auf demokratisch legitimierte Entscheidungsprozesse nimmt. Die sich hieraus ergebenden Spannungen sind ein Hinweis auf tieferliegende Meinungsverschiedenheiten über grundlegende Prinzipien der internationalen Ordnung. In dieser Hinsicht ist mittelfristig bestenfalls mit einer Abschwächung, keinesfalls jedoch mit einer vollständigen Beseitigung der Differenzen zu rechnen. Denn zur Konfliktvermeidung wären beiderseits tiefgreifende strukturelle Anpassungen notwendig. Dazu würde einerseits eine Einschränkung der dominanten

Rolle staatlicher Unternehmen in China gehören. Andererseits müsste sich die Bundesrepublik kritisch mit ihren fest etablierten Investitions- und Produktionsstrukturen in Mittel- und Osteuropa auseinandersetzen. Vor diesem Hintergrund ist - wie eingangs erwähnt - davon auszugehen, dass Deutschlands ambivalente Haltung gegenüber Chinas Belt-and-Road-Initiative (BRI) fortbestehen wird. Je nachdem, wie sich die chinesische BRI-Strategie weiterentwickelt – insbesondere ob geplante Projekte überarbeitet oder neue Vorhaben stärker auf lokale Bedürfnisse und Bedenken zugeschnitten werden – könnte sich diese Haltung künftig weiter abmildern oder aber intensivieren.

Die Entscheidung der BRD, eine eigene China-Strategie zu entwickeln, ist vor dem Hintergrund dieser profunden, (wirtschafts-)politischen Systemunterschiede nur folgerichtig. Dass sich die Bundesrepublik dabei an der China-Strategie der Europäischen Union orientiert, ist ebenfalls konsequent angesichts der im Grundgesetz verankerten Verpflichtung, auf einen immer engeren Zusammenschluss Europas hinzuarbeiten.

Abschließend gilt es nun, die Ergebnisse anhand der eingangs vorgestellten Theorien einzuordnen.

So bewerten die EU und die BRD die BRI aus Sicht der Theorie der Hegemonie als Ausdruck chinesischer hegemonialer Ambitionen, die bestehende westlich geprägte Ordnungsprinzipien herausfordern. Daher lassen sich strategische Maßnahmen wie die „Global Gateway Initiative“ und der Ansatz des „De-Risking“ als Versuche werten, eine alternative Ordnung zu sichern, die der Union und Deutschland Unabhängigkeit von China durch regelbasierte, multilaterale Stabilität sichert.

Zu ähnlichen Ergebnissen gelangt man auch aus Sicht des Neorealismus. Denn die EU und Deutschland betrachten die Belt and Road Initiative (BRI) im Kern als Instrument chinesischer Machtausweitung. Begreift man internationale Politik als anarchisches System, in dem Staaten vor allem auf Machterhalt und Sicherheit bedacht sind, kann in der Global Gateway Initiative, im De-Risking und anderen Schritten eine Reaktion seitens der EU und der BRD gesehen werden, die darauf abzielt, zwar einerseits strategische Vorsicht walten zu lassen, andererseits jedoch auch Machtausgleich zu betreiben und die eigenen Einflusszonen zu schützen.

Betrachtet man die Haltung der EU und Deutschlands zur Belt and Road Initiative nun aus der Sicht der Interdependenz-Theorie, kommt darin die im Rahmen der

vorliegenden Analyse oftmals thematisierte Ambivalenz zum Vorschein. Denn die Initiative kann sowohl als Chance zur wirtschaftlichen Verflechtung als auch als Quelle asymmetrischer Abhängigkeiten gewertet werden. Aus dieser theoretischen Perspektive betrachtet, ist die BRI ein Mittel zur Machtprojektion durch wirtschaftliche Verbindungen, das Abhängigkeiten erzeugt, die wiederum politisch nutzbar sind. Daher zielen EU und BRD anhand der mehrfach genannten Instrumente darauf ab, gegenseitige Verwundbarkeiten zu verringern und Interdependenz-Verhältnisse herzustellen, die von einer höheren Symmetrie geprägt sind.

Aufbauend auf den in Kapitel 7 dargestellten Ergebnissen und der anschließenden Diskussion wurden in diesem Kapitel die zentralen Thesen der Arbeit überprüft und in ihren theoretischen Kontext eingeordnet. Die Analyse mithilfe des Waldhart-Modells hat gezeigt, dass sich die Methode – trotz ihres Ursprungs in der Betriebswirtschaftslehre – gewinnbringend auf Fragestellungen der internationalen Politik anwenden lässt. Ihr besonderer Mehrwert liegt in der strukturierten Herangehensweise an politische Dokumente, wodurch die unterschiedlichen Deutungsmuster von **Partnerschaft, Konkurrenz und Rivalität** systematisch herausgearbeitet werden konnten.

Gleichzeitig wurde deutlich, dass das Modell in seiner politikwissenschaftlichen Anwendung nicht isoliert tragfähig ist. Seine volle Erklärungskraft entfaltet sich erst in Verbindung mit theoretischen Ansätzen der internationalen Beziehungen, insbesondere dem **Neorealismus, der Interdependenztheorie und der Theorie der hegemonialen Stabilität**.

Überprüfung der Thesen:

Die Anwendung des Waldhart-Modells ermöglichte eine differenzierte Überprüfung der drei Eingangsthese:

- **These 1 (Chancen und Risiken der BRI):** Diese These konnte weitgehend bestätigt werden. In der Anfangsphase der Belt and Road Initiative dominierten partnerschaftliche Aspekte, während sich im weiteren Verlauf eine zunehmende Betonung geopolitischer Konkurrenz abzeichnete.
- **These 2 (Anpassung der EU-Außenwirtschaftspolitik):** Die Analyse verdeutlicht, dass die Europäische Union auf die BRI mit einer Doppelstrategie reagiert, die wirtschaftliche Anpassung und politische Abgrenzung miteinander verbindet. Damit wurde die These verifiziert.

• **These 3 (Wechselspiel von Kooperation und Konkurrenz):** Auch diese Annahme fand Bestätigung. Das Ablaufmodell half, die Verschiebung von kooperativen zu rivalisierenden Dynamiken im Zeitverlauf nachvollziehbar zu machen.

Theoretische Einordnung:

Die theoretische Rückbindung der Ergebnisse zeigt ein differenziertes Bild:

Der **Neorealismus** bietet die höchste Erklärungskraft, da er die Logik von Machtkonkurrenz und sicherheitspolitischen Interessen am konsequentesten erfasst. Die **Interdependenztheorie** unterstreicht hingegen die fortbestehende wirtschaftliche Verflechtung, die trotz zunehmender politischer Spannungen erhalten bleibt. Die Theorie **hegemonialer Stabilität** liefert zwar wertvolle Impulse zur Analyse von Machtasymmetrien, besitzt im vorliegenden Kontext jedoch nur begrenzten analytischen Mehrwert.

Insgesamt zeigt die Untersuchung, dass das Ablaufmodell nach Waldhart – in Verbindung mit den genannten theoretischen Ansätzen – einen erheblichen Mehrwert für die politikwissenschaftliche Analyse internationaler Prozesse bietet. Es ermöglicht eine systematische, nachvollziehbare und theoriegestützte Kategorisierung politischer Dokumente und trägt somit maßgeblich zur Überprüfung und Präzisierung der aufgestellten Thesen bei.

Gleichzeitig treten methodische Grenzen des Modells zutage, die in künftigen Forschungsarbeiten vertieft untersucht werden sollten. Besonders lohnenswert erscheint eine Weiterentwicklung des Modells im Hinblick auf dynamische Wechselwirkungen zwischen ökonomischen und politischen Faktoren.

Auf Basis der Ergebnisse lassen sich folgende Handlungsempfehlungen für die EU-Politik gegenüber der BRI ableiten:

1. **Strategische Balance:** Die EU sollte ihre Doppelstrategie aus wirtschaftlicher Kooperation und politischer Abgrenzung konsequent fortführen, um sowohl Chancen zu nutzen als auch geopolitische Risiken zu minimieren.
2. **Koordinierte Außenwirtschaftspolitik:** Eine stärkere Abstimmung zwischen den Mitgliedstaaten kann die Kohärenz und Schlagkraft der EU im Umgang mit China erhöhen.
3. **Monitoring und Frühwarnsysteme:** Aufbau von Mechanismen zur frühzeitigen Identifikation sich verschärfender Rivalitäten und ökonomischer Risiken.

4. Förderung strategischer Partnerschaften: Intensivierung gezielter Kooperationen in Bereichen wie Infrastruktur, Technologie und Forschung, um die EU-Präsenz in kritischen Regionen der BRI zu sichern.

Darüber hinaus ergeben sich Forschungsperspektiven:

- Vertiefte Analysen zu langfristigen Effekten der BRI auf die europäische Wirtschafts- und Sicherheitspolitik.
- Weiterentwicklung des Ablaufmodells für komplexe, mehrdimensionale internationale Prozesse.
- Vergleichende Studien zu anderen globalen Infrastrukturprojekten und deren Einfluss auf multilaterale Beziehungen.

Abschließend lässt sich festhalten, dass die Verbindung aus strukturierter Dokumentenanalyse und theoriegeleiteter Interpretation nicht nur die Thesenprüfung ermöglichte, sondern auch zu einer präziseren und fundierteren Schlussfolgerung führte. Die Arbeit liefert damit eine belastbare Grundlage für politische Handlungsempfehlungen und eröffnet zugleich Anknüpfungspunkte für zukünftige wissenschaftliche Untersuchungen.

Literatur- und Quellenverzeichnis

Abb, Pascal (2022). Chinas Belt-and-Road-Initiative ist ein Sicherheitsproblem – aber nicht so, wie oft gedacht, online unter: <https://blog.prif.org/2022/07/06/chinas-belt-and-road-initiative/> zuletzt aufgerufen am 21.05.2025

Albrecht, L. (2023). HHLA-Terminal: Die Reaktionen auf die Freigabe der Cosco-Beteiligung, online unter: <https://www.dvz.de/unternehmen/see/haefen/detail/news/weg-frei-fuer-cosco-beteiligung-am-ctt-die-entscheidung-ist-nicht-gut.html> zuletzt aufgerufen am 11.02.2025

Atilgan, C. & Ertl, V. (2018). „Belt and Road Initiative“: Chinas neue Seidenstraße im Mittelmeer, Tunis: Konrad Adenauer Stiftung.

Auswärtiges Amt (2016). „Implications of the One Belt, One Road Initiative for Europe and the Eurasian Continent“ – Rede von Staatssekretär Markus Ederer bei der

Veranstaltung „Bestandsaufnahme OBOR“, online unter: <https://www.auswaertiges-amt.de/de/newsroom/278098-278098?isLocal=false&isPreview=false> zuletzt aufgerufen am 11.02.2025

Barbero, M. (2023). Can the EU's Global Gateway Compete With China's Belt and Road Initiative? Foreign Policy, online unter: <https://foreignpolicy.com/2023/01/10/europe-china-eu-global-gateway-bri-economic-development/> zuletzt aufgerufen am 11.05.2025

Barkin, N. (2020). Germany's Strategic Gray Zone With China. Carnegie Endowment for International Peace, online unter: <https://carnegieendowment.org/2020/03/25/germany-s-strategic-gray-zone-withchina-pub-81360> zuletzt aufgerufen am 19.04.2025

Bartsch, B. & Wessling, C. (2024). Germany, in: Anderson, P. et al. (Hrsg.), National Perspectives on Europe's De-risking from China, Stockholm: Swedish National China Centre, S. 61- 65.

Benner, T. (2023). Von "umfassender strategischer Partnerschaft" zu Systemrivalität. Für eine Chinapolitik ohne Illusionen, online unter: <https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/deutsche-aussenpolitik-2023/520205/von-umfassender-strategischer-partnerschaft-zu-systemrivalitaet/#footnote-target-4> zuletzt aufgerufen am 11.02.2025

Bickl, T. (2019). Bridge over Troubled Waters: The Pelješac Project, China, and the Implications for Good-neighbourly Relations and the EU, in: Croatian Political Science Review, 56(3-4), S. 50-78.

Brattberg, E. & Soula, E. (2018). Europe's Emerging Approach to China's Belt and Road Initiative, online unter: <https://carnegieendowment.org/research/2018/10/europes-emerging-approach-to-chinas-belt-and-road-initiative?lang=en> zuletzt aufgerufen am 11.12.2024

Breinbauer, A. (2019a): Sechs Jahre chinesische Seidenstraßeninitiative – Chancen, Risiken und Strategien für Europa. ÖFGE Policy Brief.

Breinbauer, A. (2019b): The Chinese Belt and Road Initiative and its Implications for Europe. In: Breinbauer, A. / Brennan, L. / Jäger, J. / Nachbauer, A. & Nölke, A. (Hrsg.), Emerging Market Multinationals and Europe. Challenges and Strategies. Berlin/Heidelberg: Springer, S. 213-236.

Breinbauer, A. (2023). The Myth of the Silk Road – Part 14: The Investment Strategy, Transport Logistic, 17/18, 3.

Breinbauer, A. (2024). 10 Jahre Neue Seidenstraßeninitiative – das unterschätzte Projekt Chinas auf dem Weg zur Nummer eins, Wirtschaft und Management, 34, S. 103-129.

Bundesfinanzministerium (2025). Asiatische Infrastruktur-Investitionsbank (AIIB), online unter: https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Internationales_Finanzmarkt/Internationale_Finanzpolitik/Entwicklungsbanken/Andere_MDB/asiatische-infrastruktur-investitionsbank-aiib.html 1.6.2025

Bundesregierung/Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (2014). „Aktionsrahmen für die deutsch-chinesische Zusammenarbeit: ‚Innovation gemeinsam gestalten!‘“, 10. Oktober, online unter: http://www.bundesregierung.de/Content/DE/_Anlagen/2014/10/2014-10-10-aktionsrahmen-dt-chin.pdf?__blob=publicationFile&v=1 zuletzt aufgerufen am 21.12.2024

Bundesregierung (2015). „Rede von Bundeskanzlerin Merkel beim Bergedorfer Gesprächskreis am 29. Oktober 2015“, online unter: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/rede-von-bundeskanzlerin-merkel-beim-bergedorfer-gespraechskreis-am-29-oktober-2015-787664> zuletzt aufgerufen am 11.12.2024

Bundesregierung (2018): Rede des Bundesministers des Auswärtigen, Sigmar Gabriel, bei der Münchner Sicherheitskonferenz am 17. Februar 2018, online unter: <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975954/759656/6f15423b989b8cb7f294a56c8664f1e2/19-3-bmaa-sicherheitskonferenz-data.pdf?download=1> zuletzt aufgerufen am 1.06.2025

Bundesregierung (2022). Erwerb von Chipfabrik Elmos durch chinesischen Investor untersagt, online unter: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/investitionspruefung-elmos-2141794> zuletzt aufgerufen am 11.12.2024

Bundesregierung (2025). Regierungserklärung von Bundeskanzler Friedrich Merz zur neuen Bundesregierung vor dem Deutschen Bundestag am 14. Mai 2025, online unter: <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/992814/2347886/b4b2811323312203cd14443e92b0a88c/34-3-bk-regierungserklaerung-bt-data.pdf?download=1> zuletzt

aufgerufen am 17.05.2025

BusinessEurope (2020). The EU and China. Addressing the systemic challenge. A comprehensive EU strategy to rebalance the relationship with China Business Europe. Brüssel: BusinessEurope.

Chambers, M. (2019). Europe wants to join China 'Belt and Road' plan but needs reciprocity – Merkel, online unter: <https://www.reuters.com/article/uk-france-chinamerkel/europe-wants-to-join-china-belt-and-road-plan-but-needs-reciprocity-merkelidUKKCN1R716G/> zuletzt aufgerufen am 11.12.2024

China Daily (2019). China's BRI creates opportunities for German companies: business association speaker, online unter: <https://www.chinadaily.com.cn/a/201906/18/WS5d08a7b2a3103dbf14328ee8.html> zuletzt aufgerufen am 11.03.2025

Ciesielka-Klikowska, J. (2018). Chinese Belt and Road Initiative – the perspective of the Federal Republic of Germany, in: Rocznik Integracji Europejskiej, 12, S. 95 – 111.

Cnotka, D. (2014). Großer Bahnhof für Xi Jinping, online unter: <https://www.waz.de/staedte/duisburg/article9184012/grosser-bahnhof-fuer-xi-jinping.html> zuletzt aufgerufen am 14.12.2024

Comerma, L. (2024). The Normative Influence of the Belt and Road Initiative in Europe, in: Journal of Current Chinese Affairs, S. 1–14.

Cosentino, B. / Dunmore, D. / Ellis, S. / Preti, Ranghetti, D. & Routaboul, C. (2018). Research for TRAN Committee: The new Silk Route – opportunities and challenges for EU transport, Brüssel: European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies.

De Decker, V. (2019). To BRI Or Not To BRI? Europe's Warring Member States. Italian Institute for International Political Studies. Retrieved February 15, 2024, online unter: <https://www.ispionline.it/en/publication/bri-or-not-bri-europes-warring-memberstates-22786> zuletzt aufgerufen am 11.12.2024

Demarais, A. (2024). The West Did Not Invent Decoupling—China Did. Foreign Policy. Retrieved February 13, 2024, online unter: <https://foreignpolicy.com/2024/02/01/china-decoupling-derisking-technologysanctions-trade-us-eu-west/> zuletzt aufgerufen am 11.12.2024

Duarte, P. A. B. & Ferreira-Pereira, L. C. (2022). The Soft Power of China and the

European Union in the context of the Belt and Road Initiative and Global Strategy, in: Journal of Contemporary European Studies, 30(4), S. 593-607.

Druzbacka, B. & Kittová, Z. (2021). China's Belt & Road Initiative in the EU: perceptions, differences and influence on the example of Germany and Italy, in: 21st International Joint Conference Central and Eastern Europe in the Changing Business Environment Proceedings, Prag: Faculty of Commerce, S. 23 – 37.

Ebbighausen, R. & Spross, H. (2020). Chinas Schulden-Diplomatie - ein Mythos?, online unter: <https://www.dw.com/de/chinas-schulden-diplomatie-ein-mythos/a-54713179> zuletzt abgerufen am 25.02.2024

Efinger, M., Rittberger, V., Wolf, K. D. & Zürn, M. (1990). Internationale Regime und internationale Politik, in: Rittberger, Volker (Hrsg.), Theorien der internationalen Beziehungen, PVS-Sonderheft 21, Opladen: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 263-85.

EFSAS (2024). China's Belt-and-Road Initiative in Europe Assessing Germany and Italy's Responses and Strategic Shifts, in: EFSAS Study Paper, 4, S. 1 – 19.

Europäische Kommission (2016). Gemeinsame Mitteilung an das Europäische Parlament und den Rat. Elemente für eine neue China-Strategie der EU, online unter: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A52016JC0030&utm_source=.com zuletzt aufgerufen am 23.03.2025

Europäische Kommission (2018). EU-China – A strategic outlook, online unter: <https://commission.europa.eu/system/files/2019-03/communication-eu-china-a-strategic-outlook.pdf> zuletzt aufgerufen am 13.05.2025

Europäische Kommission (2019). EU-China Summit: Rebalancing the strategic partnership, online unter: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/en/ip_19_2055/IP_19_2055_EN.pdf zuletzt aufgerufen am 10.02.2025

Europäische Kommission (2021). 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. Online unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021JC0030> zuletzt aufgerufen am 13.05.2025

Europäische Kommission (2022a). Bridging Gaps with EU-Funds: The Inauguration of the Pelješac Bridge in Croatia, online unter: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/newsroom/panorama/2022/07/27-07-2022-bridging-gaps-with-eu-funds-the-inauguration-of-the-peljesac-bridge-in-croatia zuletzt aufgerufen am 12.12.2024

Europäische Kommission (2022b). Europäisches Chip-Gesetz, online unter: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age/european-chips-act_de zuletzt aufgerufen am 12.02.2025

Europäische Kommission (2023). Von der Leyen zu den Beziehungen EU/China: „Neuausrichtung in den wichtigsten Bereichen“, online unter: https://germany.representation.ec.europa.eu/news/von-der-leyen-zu-den-beziehungen-euchina-neuausrichtung-den-wichtigsten-bereichen-2023-03-30_de zuletzt aufgerufen am 13.05.2025

Europäische Kommission (2023a). Speech by President von der Leyen on EU-China relations to the Mercator Institute for China Studies and the European Policy Centre, online unter: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/en/speech_23_2063/SPEECH_23_2063_EN.pdf zuletzt aufgerufen am 03.02.2025

Europäische Kommission (2023b). Ein EU-Konzept zur Verbesserung der wirtschaftlichen Sicherheit, online unter: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/de/ip_23_3358/IP_23_3358_DE.pdf zuletzt aufgerufen am 13.05.2025

Europäische Kommission (2024). Commission proposes new initiatives to strengthen economic security, online unter: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/en/ip_24_363/IP_24_363_DE.pdf zuletzt aufgerufen am 23.02.2025

Europäisches Parlament (2021). Abgeordnete lehnen jedes Abkommen mit China ab, solange die Sanktionen bestehen, online unter: <https://www.europarl.europa.eu/news/de/press-room/20210517IPR04123/abgeordnete-lehnen-jedes-abkommen-mit-china-ab-solange-die-sanktionen-bestehen> zuletzt aufgerufen am 5.05.2025

Europäisches Parlament (2024). Zentralasien, online unter: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/de/sheet/178/zentralasien> zuletzt

aufgerufen am 13.05.2025

Europäischer Rat (2025). Handel Wie die Europäische Union ihre Handelsbeziehungen mit dem Rest der Welt gestaltet, online unter: <https://www.consilium.europa.eu/de/topics/trade/> zuletzt aufgerufen am 17.04.2025

Europäischer Rechnungshof (2020). Die Reaktion der EU auf Chinas staatlich gelenkte Investitionsstrategie, Brüssel: Europäische Union.

Europäische Union (2018). EU-China Connectivity Platform Short-Term Action Plan, online unter: https://transport.ec.europa.eu/document/download/d673c574-f351-4a58-84d5-66fd6c7be715_en?filename=2018-07-13-eu-china-connectivity-platform-action-plan.pdf&prefLang=fi zuletzt aufgerufen am 13.05.2025

European Union Chamber of Commerce in China (2017). China Manufacturing 2025: Putting industrial policy ahead of market force, online unter: https://www.csccl.it/upload/doc/china_manufacturing_2025_putting_industrial_policy_ahead_of_market_force%5Benglish-version%5D.pdf zuletzt aufgerufen am 23.12.2024

Felbermayr, G. (2019). Megatrends im Welthandel: Die neue Seidenstraße. Wachstumsregion zwischen Europa und Asien, München: Bayerischer Industrie- und Handelskammertag (BIHK) e. V.

Fischer, D. (2019). Wechselnde Allianzen für verschiedene Ebenen, in: ifo Schnelldienst, 22(72), S. 8 – 11.

García Herrero, A. & Xu, J. (2016). China's Belt and Road initiative: Can Europe expect trade gains?, Brüssel: Bruegel.

Garcia-Herrero, A. et al. (2020). EU-China trade and investment relations in challenging times, Brüssel: Europäische Union.

Garcia-Marquez, A. (2024). David and Goliath: The EU's Global Gateway versus China's Belt and Road Initiative, online unter: <https://www.bruegel.org/newsletter/david-and-goliath-eus-global-gateway-versus-chinas-belt-and-road-initiative> zuletzt aufgerufen am 13.05.2025

Gaspers, J. & Lang, B. (2016). „Germany and the Belt and Road Initiative: Tackling Geopolitical Implications through Multilateral frameworks“, in: van der Putten, F-P. / Seaman, J. /; Huotari, M. & Otero-Iglesias, M. (Hrsg.), Europe and China's New Silk Roads. ETNC Report, Dezember 2016, S. 24-29, Berlin: European Think-tank Network

on China.

Geeraerts, G. (2018). The EU and China: Modest signs of convergence?, in: Egmont Security Policy Brief, 101, S. 1- 5.

Gillenkirch, R. et al. (2014). Interdependenz, online unter: <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/interdependenz-39140> zuletzt aufgerufen am 29.3.2025

Gloe, M. & Oeftering, T. (2022). Politik als Kern der politischen Bildung, online: <https://www.bpb.de/lernen/inklusiv-politisch-bilden/505260/politik-als-kern-der-politischen-bildung/> zuletzt aufgerufen am 09.3.2025

Godehardt, N. (2024). Die Logik deutscher Chinapolitik in der Zeitenwende, Berlin: Deutsches Institut für Internationale Politik und Sicherheit, Berlin: SWP.

Grunberg, I. (1990). Exploring the »Myth« of Hegemonie Stability, in: International Organization, 44(4), S. 431-477.

Hamberger, K. (2017). Bundesregierung will Vetorecht bei Firmenübernahmen, online unter: <https://www.deutschlandfunk.de/auslaendische-investoren-bundesregierung-will-vetorecht-bei-100.html> zuletzt aufgerufen am 13.12.2024

Hamilton, C. & Ohlberg, M. (2020): Die lautlose Eroberung. Wie China westliche Demokratien unterwandert und die Welt neu ordnet. München: DVA.

Harnisch, S. (2018). Deutschlands Politik gegenüber der Belt and Road Initiative der Volksrepublik China 2013–2018: eine erste Bestandsaufnahme, in: ASIEN, 148, S. 26-50.

Heide, D., Koch, M. & Volkery, C. (2023). China will den Investmentdeal mit der EU retten – und trifft auf Widerstand, online unter: <https://www.handelsblatt.com/politik/international/handelspolitik-china-will-den-investmentdeal-mit-der-eu-retten-und-trifft-auf-widerstand/29143094.html> zuletzt aufgerufen am 23.03.2025

Heim, E. / Matiz, D & Ehrat, M. (2014). Offshoring oder Reshoring? Aktuelle Trends und eine Entscheidungshilfe für KMU in Hochlohnländern, in: Zeitschrift für Wirtschaftlichen Fabrikbetrieb, 109(12), S. 920 – 922.

Horn, S. / Reinhart, C. M. & Trebesch, C. (2021). "China's Overseas Lending", Journal of International Economics, 133, S. 2 -77.

Hummels, D. (2007). Transportation Costs and International Trade in the Second Era of Globalization, in: Journal of Economic Perspectives, 21(3), S. 131-154.

Jakimów, M. (2019). Desecuritisation as a soft power strategy: the Belt and Road Initiative, European fragmentation and China's normative influence in Central-Eastern Europe, in: Asia Europe Journal, 17, S. 368-385.

Jenker, J. (2007). Die qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring. QUASUS. Qualitatives Methodenportal zur Qualitativen Sozial-, Unterrichts- und Schulforschung, online unter: <https://www.ph-freiburg.de/quasus/was-muss-ich-wissen/daten-auswerten/qualitative-inhaltsanalyse/die-qualitative-inhaltsanalyse-nach-mayring.html> zuletzt aufgerufen am 22.3.2025

Kindleberger, C. P. (1973). The World in Depression, 1929-1939, Berkeley: University of California Press.

Kinkartz, S. (2014). Chinesische Investoren in Deutschland willkommen, online unter: <http://www.dw.com/de/chinesische-investoren-in-deutschland-willkommen/a-17368850> zuletzt aufgerufen am 09.3.2025

Kliman, D & Grace, A. (2018). Power Play. Addressing China's Belt and Road Strategy, Washington: Center for a New American Security.

Klöppelt, C., Lang, M. / Wagner, P. & Pothen, F. (2024). Literaturübersicht und Bewertung: De-Risking der Handelsbeziehungen mit China, Halle a.d.S: Fraunhofer-Zentrum für Internationales.

Kormbaki, M. & Schult, C. (2023). Wer hat die neue China-Politik erfunden, online unter: <https://www.spiegel.de/politik/deutschland/china-politik-der-bundesregierung-de-risking-scholz-war-schneller-von-der-leyen-lauter-a-546d96d5-b321-45a4-ae4a-5ff1ead95907> zuletzt aufgerufen am 12.12.2024

Kostecka-Tomaszewska, L. & Krukowska, M. (2020). Europe between China and the United States: Geoeconomic Implications of the Belt and Road Initiative, in: European Research Studies Journal, 23(1), S. 271-291.

Kotoulas, I. E. (2024). Greece external relations briefing: The Port of Piraeus as a Model of Greek-Chinese Cooperation, Budapest: China-CEE Institute.

Kratz, A., Boullenois, C. & Smith, J. (2024). Why Isn't Europe Diversifying from China?, New York: Rhodium Goup.

Kroker, M. (2022). Warum ein Verbot des Elmos-Verkaufs an China folgerichtig ist,

online unter: <https://www.wiwo.de/technologie/digitale-welt/halbleiterwerk-dortmund-warum-ein-verbot-des-elmos-verkaufs-an-china-folgerichtig-ist/28797336.html> zuletzt aufgerufen am 30.4.2025

Li, Y., & Taube, M. (2019). How China's Silk Road Initiative is Changing the Global Economic Landscape (Routledge Studies in the Growth Economies of Asia), Abington: Routledge.

Lu, F & Anchetta, A. (2015). Taicang promotes the Belt and Road Initiative, online unter: http://www.chinadaily.com.cn/regional/2015-06/03/content_20902044_2.htm zuletzt aufgerufen am 12.2.2025

Malik, A. / Parks, B. / Russell, B. / Lin, J. / Walsh, K. / Solomon, K. / Zhang, S., Elston /T. & Goodman, S. (2021). Banking on the Belt and Road: Insights from a new global dataset of 13,427 Chinese development projects, Williamsburg: AidData at William & Mary.

Mardell, J. (2025). Lessons from China's Belt and Road Initiative: Strategic Pathways for the EU's Global Gateway, Brüssel: Konrad-Adenauer-Stiftung.

Masala, C. (2006). Neorealismus und Internationale Politik im 21. Jahrhundert, Zeitschrift für Politikwissenschaft, 16(1), S. 87–111.

Matthes, J. (2023). Vorsicht beim Abkommen mit China, online unter: <https://www.iwkoeln.de/presse/in-den-medien/juergen-matthes-vorsicht-beim-abkommen-mit-china.html> zuletzt aufgerufen am 22.01.2025

Mayerhofer, L. (2022). „Wir sind nicht naiv“: Habeck geht gegen chinesische Investoren vor, online unter: <https://www.merkur.de/wirtschaft/robert-habeck-china-deals-halbleiterindustrie-chinesische-investoren-elmos-zr-91904758.html> zuletzt aufgerufen am 8.04.2025

Meyke, M. (2018). DB und China Railways vertiefen Zusammenarbeit, online unter: <https://www.materialfluss.de/nutzfahrzeuge/db-und-china-railways-vertiefen-zusammenarbeit.htm> zuletzt aufgerufen am 27.12.2024

Mingde, Shi (2018). Eine Chance für alle, in: Handelsblatt, 49, S. 72. online unter: https://www.alwihdainfo.com/Chinese-ambassador-responds-to-German-Belt-and-Road-doubts_a62060.html?utm_source=.com zuletzt aufgerufen am 2.4.2025

Mühlhahn, (2024). Das Jahrhundert der Demütigung China und der Imperialismus im 19. und 20. Jahrhundert, online unter:

<https://www.bpb.de/themen/asien/china/552198/das-jahrhundert-der-demuetigung/>
zuletzt aufgerufen am 12.2.2025

Nye, J. S. & Welch, D. A. (2013). *Understanding Global Conflict and Cooperation: An Introduction to Theory and History*, New York: Pearson.

Petkova, M. & van der Putten, F-P (2020). Building the „Belt and Road“ in Europe?, in: Clingendael China Centre, Policy Brief, 4, S. 1-10.

PR-Echo (2015). Zukunftspreis Mittelstand Neue Seidenstraße geht an China Tours, online unter: <https://www.pr-echo.de/zukunftspreis-mittelstand-neue-seidenstrasse-geht-an-china-tours/> zuletzt aufgerufen am 2.2.2025.

Reuters (2017). Germany demands more free trade guarantees on China Silk Road plan – minister, online unter: [https://www.yahoo.com/news/german-firms-willing-help-chinas-](https://www.yahoo.com/news/german-firms-willing-help-chinas-083313818.html?guccounter=1&guce_referrer=aHR0cHM6Ly93d3cuZ29vZ2xILmNvbS8&guce_referrer_sig=AQAAAFo7TKEAtAcTnjLtjqousB5wXL5ZGYLqq5fdlrH9LtXNAEzEAXvKv7vCUO_SsGRhlzYEJsvjtZqGsII3v_TO5ckZ_oX5coTn6ak0IXjqps1kM6HjJlddzQ7PtvxWeedArhyZQkqXEKCI8hyArLQ47hgllz_vLGHNYaVjorWCum6)

[083313818.html?guccounter=1&guce_referrer=aHR0cHM6Ly93d3cuZ29vZ2xILmNvbS8&guce_referrer_sig=AQAAAFo7TKEAtAcTnjLtjqousB5wXL5ZGYLqq5fdlrH9LtXNAEzEAXvKv7vCUO_SsGRhlzYEJsvjtZqGsII3v_TO5ckZ_oX5coTn6ak0IXjqps1kM6HjJlddzQ7PtvxWeedArhyZQkqXEKCI8hyArLQ47hgllz_vLGHNYaVjorWCum6](https://www.yahoo.com/news/german-firms-willing-help-chinas-083313818.html?guccounter=1&guce_referrer=aHR0cHM6Ly93d3cuZ29vZ2xILmNvbS8&guce_referrer_sig=AQAAAFo7TKEAtAcTnjLtjqousB5wXL5ZGYLqq5fdlrH9LtXNAEzEAXvKv7vCUO_SsGRhlzYEJsvjtZqGsII3v_TO5ckZ_oX5coTn6ak0IXjqps1kM6HjJlddzQ7PtvxWeedArhyZQkqXEKCI8hyArLQ47hgllz_vLGHNYaVjorWCum6) zuletzt aufgerufen am 12.1.2025.

Rudolf M. (2015). Häfen, Bahnen, Pipelines, in: *Internationale Politik*, 63(3), S. 102-107.

Rühlig, T. & Teer, J. (2025). Resilience by Design. A new EU Foreign Economic Policy to counter global disorder, in: *European Union Institute for Security Studies*, Brief / 11, S. 1-4.

Saarela, A. (2018). Eine neue Ära in den Beziehungen zwischen der EU und China: umfassendere strategische Zusammenarbeit? Online unter: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/570493/EXPO_STU\(2018\)570493_DE.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/570493/EXPO_STU(2018)570493_DE.pdf) zuletzt aufgerufen am 17.2.2025

Sanction Scanner (2023). What Is De-Risking?, online unter: <https://sanctionscanner.com/knowledge-base/de-risking-and-anti-money-laundering-250> zuletzt aufgerufen am 27.4.2025

Santora, M. & Surk, B. (2018). For China, a Bridge Over the Adriatic Is a Road Into Europe, online unter: <https://www.nytimes.com/2018/10/11/world/europe/china-croatia-bridge-adriatic-sea.html> zuletzt aufgerufen am 17.2.2025

Schiek, S. / Zabanova, Y. & Rudolff, B. (2020). EU und Zentralasien: Gemeinsam für mehr Nachhaltigkeit Konkrete Projekte zu Energie, Landwirtschaft, Stadtentwicklung und Start-ups, online unter: <https://www.swp-berlin.org/10.18449/2020A04/> zuletzt aufgerufen am 27.12.2024

Schlitz, C. (2023). Damit stellt sich von der Leyen frontal gegen Kanzler Olaf Scholz, online unter: <https://www.welt.de/politik/ausland/article245976242/EU-Damit-stellt-sich-von-der-Leyen-frontal-gegen-Olaf-Scholz.html> zuletzt aufgerufen am 19.3.2025

Schmalz, S. / Gräf, H. / Köncke, P. & Schneidmesser, L. (2022). Umkämpfte Globalisierung: Amerikanische und europäische Reaktionen auf Chinas Aufstieg im Hochtechnologiebereich, in: Berliner Journal für Soziologie, 32(3), S. 427-454.

Schmidt, L.V. (2006). Technologie als Prozess Eine empirische Untersuchung organisatorischer Technologiegestaltung am Beispiel von Unternehmenssoftware, Berlin: Freie Universität Berlin.

Schulenburg, J. (2024). Deutsche Firmen zunehmend im Visier chinesischer Hacker, online unter: <https://www.br.de/nachrichten/wirtschaft/cyberangriffe-rekordschaeden-bei-deutschen-firmen,UMjIUep> zuletzt aufgerufen am 17.2.2025

Sjöholm, F. (2023) The Belt and Road Initiative: Economic Causes and Effects, in: Asian Economic Papers, 22 (1), S. 62–81.

Skorić, T. (2019). Das zweischneidige Potenzial des 17+1-Formats, online unter: <https://www.freiheit.org/de/deutschland/das-zweischneidige-potenzial-des-171-formats> zuletzt aufgerufen am 7.1.2025

Stamouli, N. (2020). Greece Signs Deal to Sell Stake in Port of Piraeus to China's Cosco, online unter: <https://www.wsj.com/articles/greece-signs-deal-to-sellstake-in-port-of-piraeus-to-chinas-cosco-1460130394> zuletzt aufgerufen am 17.2.2025

Steinvorth, T. (2017). Bundesregierung verschärft Kontrolle ausländischer Investitionen in deutsche Unternehmen, online unter: https://www.deutscheranwaltspiegel.de/deutscheranwaltspiegel/archiv/schutz-fuer-deutsches-know-how-152805/?utm_source=.com zuletzt aufgerufen am 25.2.2025

Stern (2022). Trotz Ablehnung aus sechs Ministerien: Scholz will wohl umstrittenen China-Deal durchdrücken, online unter: <https://www.stern.de/wirtschaft/medien--kanzleramt-will-umstrittenen-deal-mit-china-durchdruecken-32833244.html> zuletzt aufgerufen am 15.5.2025

Süddeutsche Zeitung (2022). China bleibt wichtigster Handelspartner, online unter: https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/welthandel-china-bleibt-wichtigster-handelspartner-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-220218-99-186021?utm_source=.com zuletzt aufgerufen am 6.5.2025

Tsimonis, K. / Giannoulou, A. & Frantzeskaki, A. (2022). Piraeus versus COSCO: A conversation with Anthi Giannoulou and Anastasia Frantzeskaki, in: Global China Pulse 1(2), S. 96–103.

United States Department of State (2023). De-risking, online unter: <https://www.state.gov/de-risking/> zuletzt aufgerufen am 22.4.2025

von Hauff, Luba (2024). Chinas Seidenstraßeninitiative und die EU Aussichten für die Zukunft, München: Hanns-Seidel-Stiftung e.V.

von Prittwitz, V. (2012). Mehrdimensionale Politikanalyse 2: Blickwinkel – Ebenen – Konzepte, Berlin: Freie Universität.

Waldhart, B. (2009). Prozessanalyse zur Entwicklung eines Fundraisingmoduls.eine Fallstudie am Beispiel der CRM-Branchenlösung CAS Alumni, in: Buchnau, Gerrit & Rietz, Steffen (Hrsg.), Geschäftsprozesse im Projektmanagement. Best Practices der Implementierung, Hamburg: Diplomica Verlag, S. 101 – 238.

Waltz, K. (1986). Response to my Critics, in: Keohane, Robert O. (Hrsg.), Neorealism and its Critics, Columbia University Press, S. 332-345.

Weltbank (2019). Belt and Road Economics. Opportunities and Risks of Transport Corridors, Washington D.C.: International Bank for Reconstruction and Development.

World Economic Forum (2023). What's the difference between 'friendshoring' and other global trade buzzwords?, online unter: <https://www.weforum.org/stories/2023/02/friendshoring-global-trade-buzzwords/> zuletzt aufgerufen am 1.6.2025

Yin, R. K. (2003). Case study Research, Thousand Oaks et al.: Sage Publications.

Yu; Xugang / Rizzi; Cristiano / Tettamanti; Mario / Ziccardi Fabio E. & Guo, Li (2018). China's belt and road: the initiative and its financial focus. Series on China's belt and road initiative, Nr. 2, Singapore: World Scientific Publishing Co Pte Ltd.

Zeit Online (2019). China verspricht in Sachen "Seidenstraße" mehr Transparenz, online unter: <https://www.zeit.de/news/2019-04/26/china-verspricht-in-sachen-seidenstrasse-mehr-transparenz-190425-99-964709> zuletzt aufgerufen am 21.4.2025

Zähringer, M. (2017). Kritiker von Machtmissbrauch und Korruption, online unter: <https://www.deutschlandfunk.de/zum-tod-von-liu-xiaobo-kritiker-von-machtmissbrauch-und-100.html> zuletzt aufgerufen am 11.5.2025

Zdrzalek, S. (2024). Von der Kohleninsel zum Hightech-Hafenterminal, online unter: <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/energie/duisburg-hafen-energie-100.html#:~:text=Zukunftsprojekt%20in%20Duisburg%20Von%20der%20Kohleninsel%20zum%20Hightech%2DHafenterminal&text=Im%20Hafen%20von%20Duisburg%20hat,und%20zudem%20klimaneutral%20betrieben%20werden.> zuletzt aufgerufen am 1.6.2025

Zhao, M. (2025). Geopolitical Impacts of China's Belt and Road Initiative: Opportunities and Risks Across Asia, Africa, and Europe, in: *Advances in Economics, Management and Political Sciences*, 164(1) , S. 118-127.