Deutscher Bundestag **Drucksache 19/7107**

19. Wahlperiode 17.01.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Renata Alt, Alexander Graf Lambsdorff, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg, Britta Katharina Dassler, Bijan Djir-Sarai, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Carina Konrad, Till Mansmann, Alexander Müller, Bernd Reuther, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Sandra Weeser und der Fraktion der FDP

Modernisierung europäischer Infrastruktur im Rahmen der One Belt One Road Initiative

Mit dem Projekt der „Neuen Seidenstraße“ (engl. One Belt, One Road Initiative) möchte die Kommunistische Partei der Volksrepublik China ein umfangreiches Entwicklungsprogramm umsetzen. Mit 900 Mrd. US-Dollar Investitionsvolumen in Infrastrukturprojekte plant Staatschef Xi Jinping, eurasische Länder enger an China zu binden. Vorrangig investiert das Land in Bahn,- See und Straßeninfrastruktur sowie in Pipelines und Kraftwerke. Ziele dieser Investitionspolitik sind u. a. ein erleichterter Marktzugang für chinesische Unternehmen, Auftragsbeschaffungen für staatliche Konzerne sowie die Anwendung chinesischen Know-hows (www.spiegel.de/politik/ausland/china-entwicklungsprogramm-neue-seidenstrasse-a-1147588.html).

Die „Neue Seidenstraße“ hat längst auch Europa erreicht. Als Schwerpunkt gelten südost- und osteuropäische Staaten innerhalb und außerhalb der Europäischen Union. In Griechenland hat China bereits mehr als sieben Milliarden US-Dollar investiert. Die staatliche Elektrizitätsgewerkschaft Chinas übernahm vor zwei Jahren 24 Prozent des teilprivatisierten Stromnetzbetreibers ADMIE. Mit der Übernahme des Hafens von Piräus durch die staatseigene China Ocean Shipping Company 2016 hat sich China ein „Tor nach Europa“ geschaffen, durch das chinesische Exporte nach Süd-, Ost- und Mitteleuropa transportiert werden (www.dw.com/de/schuldenfalle-neue-seidenstra%C3%9Fe/a-43467223).

Mit elf mitteleuropäischen EU-Staaten und fünf Beitrittskandidaten hat China 2012 das „16+1-Format“ ins Leben gerufen. Ziel dieser Initiative ist eine engere wirtschaftliche Zusammenarbeit. China plant, bis zu 13 Mrd. Euro in den 16 Staaten zu investieren (www.derstandard.de/story/2000071428469/chinesischer-drache-ueber-dem-balkan).

juris Lex QS
30042024 ()

Das chinesische Engagement trifft insbesondere in Westeuropa auf zunehmende Skepsis. (West-)Europäer bemängeln vor allem, dass nationale Firmen bei den Aufträgen kaum zum Zuge kommen. China knüpfe seine Kreditzusagen oft an die Bedingung, dass chinesische Firmen beauftragt werden. So auch im Fall der Modernisierung der Eisenbahnstrecke Budapest-Belgrad. Für umgerechnet 1,8 Mrd. Euro sollten die Firmen „China Railways International“ und „China Construction Company“ eine schnelle Bahnstrecke zwischen Belgrad und Budapest bauen (www.dw.com/de/schuldenfalle-neue-seidenstra%C3%9Fe/a-43467223).

Gegen die Idee, die Modernisierung und den Ausbau der bestehenden Strecke direkt zu vergeben, hatte die Europäische Kommission im Februar 2017 Widerspruch eingelegt und eine offizielle Untersuchung eingeleitet. Der Vorwurf: Ungarn habe die EU-Richtlinien zur Ausschreibung von solchen Großprojekten missachtet (www.mdr.de/heute-im-osten/ungarn-china-seidenstrasse-100.html) Ende November 2017 schrieb die ungarische Regierung den Auftrag öffentlich aus. Da die EU den Ausbau der Trassierung nicht finanziert, trägt das chinesisch-ungarische Joint Venture die Kosten (https://ted.europa.eu/TED/notice/udl?uri=TED:NOTICE:475836-2017:TEXT:DE:HTML&src=0).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche europäischen Infrastrukturprojekte sind der Bundesregierung bekannt, die im Rahmen der chinesischen Initiative der Neuen Seidenstraße geschaffen oder unterstützt wurden und werden (bitte nach Zielländern und Infrastruktursparten aufschlüsseln und konkrete Investitionsziele nennen)?

2. Ist der Bundesregierung die Praxis bekannt, chinesische Kreditzusagen an Konditionen wie die Beauftragung bestimmter Bauträger oder Unternehmen zu binden (www.dw.com/de/schuldenfalle-neue-seidenstra%C3%9Fe/a-43467223)?

   Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung dagegen und wie setzt sie sich für den Erhalt freier Ausschreibungen ein, sofern diese EU-Recht unterliegen?

3. Wie bewertet die Bundesregierung, vor dem Hintergrund der gemeinsamen Einschätzung der EU-Botschafter mit Ausnahme Ungarns, die chinesische Regierung wolle die Globalisierung nach ihren Vorstellungen umgestalten (www.zeit.de/2018/22/china-investitionen-deutschland-technologie-firmen/seite-2), die strategische Investition chinesischer Firmen in europäische Verkehrs- und Logistikinfrastruktur, beispielsweise in den Hafen von Piräus und die daran anschließende Schienenverbindung, die auch das Teilstück des Bahnprojekts Budapest–Belgrad umfasst?

4. Wie schätzt die Bundesregierung die Auswirkungen des seit 2012 existierenden „16+1-Formats“ auf Einigungsprozesse in den EU-Institutionen ein, insbesondere mit Blick auf eine Gemeinsame Außen- und Sicherheitspolitik und die Rolle des Europäischen Auswärtigen Dienstes?

5. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Engagement Chinas in EU-Beitrittsstaaten oder -kandidaten, vorrangig auf dem Westbalkan?

   Insbesondere mit Blick auf die umfangreichen rechtsstaatlichen Anforderungen, welche die Europäische Kommission vor dem Beitritt von diesen Staaten verlangt?

6. Kann die Bundesregierung nach jetzigem Kenntnisstand ausschließen, dass EU-Finanzmittel, z. B. aus den europäischen Struktur- und Investitionsfonds, für die Finanzierung des Bahnprojekts Belgrad–Budapest verwendet werden?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

juris Lex QS
30042024 ()

7. Hat es nach Kenntnis der Bundesregierung bereits eine Auftragsvergabe an Unternehmen gegeben, die auf der EU-Ausschreibung Bauleistung 475836-2017 basiert?

   Falls ja, welche Unternehmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung an diesem Projekt beteiligt und liegen der Bundesregierung Kenntnisse über die Firmen und ihre Eigentümer vor, etwa Gründungsjahr, Mehrheitsbeteiligungen, Geschäftsführer u. ä. (bitte nach vorhandenen Kriterien für jedes Unternehmen auflisten)?

8. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, ob auch deutsche Firmen am o. g. Ausbau und an der Modernisierung der Schienenverbindung Budapest–Belgrad beteiligt sind?

   Falls ja, verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse der zu den Eigentümern (s. o.) (bitte sowohl die Firmen aufführen als auch die jeweiligen Kriterien pro Firma aufschlüsseln)?

9. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Ankündigung, die Bahnstrecke werde nach der Modernisierung durch ein ungarisch-chinesisches Joint Venture betrieben, an dem der chinesische Anteil 85 Prozent betragen soll (www.mdr.de/heute-im-osten/ungarn-china-seidenstrasse-100.html)?

10. Ist eine solche Aufteilung einer europäischen Infrastrukturanlage nach Auffassung der Bundesregierung EU-rechtskonform?

11. Über welche Erkenntnisse verfügt die Bundesregierung hinsichtlich der Finanzierung des Projekts, das EU-weit ausgeschrieben ist und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus Medienberichten, wonach die Bauarbeiten durch ein chinesisches Konsortium ausgeführt werden solle (www.mdr.de/heute-im-osten/ungarn-china-seidenstrasse-100.html)?

12. Für den Fall, dass es zur Finanzierung aus Frage 11 eine Kreditvergabe gab, wer ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Kreditgeber und wer der Kreditnehmer?

    Welche Konditionen liegen der Kreditvergabe zu Grunde, und wie beurteilt die Bundesregierung die Konditionen, insbesondere mit Blick auf die Konditionalität der Finanzmittel, Laufzeit und Zinsen, im Vergleich zu „handelsüblichen“ Krediten?

Berlin, den 19. Dezember 2018

Christian Lindner und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

juris Lex QS
30042024 ()

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333

juris Lex QS
30042024 ()