



**HK**

Handelskammer  
Hamburg

# ECKPUNKTE

**BELT AND ROAD INITIATIVE:  
CHANCEN FÜR HAMBURG NUTZEN,  
KONNEKTIVITÄT EUROPÄISCH GESTALTEN**

*Eckpunktepapier  
der Handelskammer Hamburg*

## I. Bedeutung der Belt and Road Initiative für den Standort Hamburg

Die „Belt and Road Initiative“ (BRI) stellt das wichtigste außenpolitische Konzept der chinesischen Regierung dar und gilt aktuell als größte multilaterale Initiative zur globalen Wirtschaftsintegration. Ziel Chinas ist es, durch den Aufbau von Verkehrs-, Energie- und Kommunikationsinfrastrukturen in Asien, Europa und Afrika seine Wirtschaft stärker in die Weltwirtschaft zu integrieren und mehr Einfluss auf die globale Wirtschaftsordnung zu nehmen. Nach chinesischen Angaben sind aktuell 125 Länder der Initiative offiziell beigetreten. 18 EU-Mitgliedstaaten und 11 weitere europäische Länder sind bereits über breite oder sektorspezifische Vereinbarungen an der BRI beteiligt. Aus europäischer Sicht wirft die Initiative Fragen zur Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit und zu strategischen sowie sicherheitspolitischen Implikationen auf. Zudem sind Projektausschreibungen, -vergabe und -finanzierung von Intransparenz und mangelndem Zugang für nicht-chinesische Unternehmen gekennzeichnet.

Der chinesisch finanzierte Ausbau und Betrieb von Hafen- und Bahnterminals in Zentralasien, Süd- und Südosteuropa im Rahmen BRI hat das Potenzial, globale Warenströme nachhaltig zu verändern. Die Entwicklung des Umschlags im Hafen von Piräus, wo COSCO Shipping die Mehrheit an der Hafenbehörde und dem Container-Terminal hält, deutet bereits darauf hin, dass Piräus sich zum Hub für chinesische Waren etablieren und über die Schiene tief ins südosteuropäische Hinterland angeschlossen werden soll. Chinesisches Engagement in den Häfen von Bilbao und Valencia und möglicherweise zukünftig in Genua, Trieste, Palermo und Ravenna erhöhen den Konkurrenzdruck auf die Nordrange-Häfen. Gleichzeitig könnte mit der klimabedingten Schiffbarkeit des Nordpolarmeers eine neue Handelsroute von Ostasien nach Europa entstehen („polare Seidenstraße“). Hamburg wird als Logistkdrehkreuz für den Handel mit China, Russland, Mittel- und Osteuropa und dem Baltikum von diesen Entwicklungen unmittelbar berührt. Als drittgrößter Seehafen, Bahnhafen Nummer eins in Europa sowie aufgrund seiner engen Wirtschaftsbeziehungen zu China ist Hamburg heute der wichtigste europäische Verkehrsknotenpunkt für die BRI. China ist seit vielen Jahren Hamburgs wichtigster außereuropäischer Handelspartner und der mit deutlichem Abstand größte Partner des Hamburger Hafens im seeseitigen Containerverkehr. Darüber hinaus nimmt Hamburg eine wichtige Position im stark wachsenden europäisch-chinesischen Schienengüterverkehr ein. Das zunehmende Engagement chinesischer Investoren in (süd-) europäischen Häfen

wirft die Frage auf, wie Hamburg seine Position als führender Hub für den China-Handel in Europa behaupten und ausbauen kann. Doch die BRI geht weit über China und den Aufbau von Infrastruktur hinaus. Insbesondere in den weniger erschlossenen Märkten in Zentral- und Südasien sowie in Afrika entfaltet der Aufbau von Infrastruktur und Industriezonen eine neue Dynamik der wirtschaftlichen Entwicklung. Hier bieten sich in der Zukunft eine Vielzahl von Chancen für Hamburger Unternehmen, neue Märkte mit stark wachsendem Bedarf an Waren, Dienstleistungen und Know-how zu erschließen. Hamburg muss sich als wichtigster deutscher Außenwirtschaftsstandort auf diese Entwicklungen einstellen.

Das vorliegende Eckpunktepapier enthält kurz- und mittelfristige Anforderungen aus Sicht der Hamburger Wirtschaft, um den Standort für die Chancen und Risiken in Zusammenhang mit der BRI aufzustellen.

## II. Forderungen

### 1. Hamburgs Stärken als Multimodal-Hub ausbauen und für die BRI vermarkten

Um die Position als führender Hafen und wichtigstes Schienendrehkreuz für den Handel mit China, Russland und Osteuropa halten und weiter entwickeln zu können, muss Hamburg auf seine Kompetenz im Bereich multimodale Logistik setzen. Hierzu ist eine Stärkung des Hamburger Hafens auf der maritimen Seidenstraße und im europäischen Verkehrsnetzwerk durch eine proaktive Hafen- und Verkehrspolitik notwendig. Die anstehende Fahrrinnenanpassung der Elbe ist die wichtigste, aber nicht die einzige Voraussetzung dafür, dass Hamburg als Hafen für den europäisch-asiatischen Handel attraktiv bleibt. Ebenso wichtig sind die infrastrukturelle Vorbereitung auf den wachsenden Schienengüterverkehr zwischen Europa und Asien sowie der Ausbau der Kapazitäten in der Luftfracht.

Mit der Großkonferenz „Hamburg Summit: China meets Europe“ holt Hamburg seit über 15 Jahren die wichtigsten Entscheider aus Wirtschaft und Politik in China und Europa nach Hamburg und wird so zum Zentrum des europäisch-chinesischen Wirtschaftsdialogs. Dieses Format wird bereits seit Jahren von der Handelskammer Hamburg auch für Hamburgs Positionierung auf der BRI genutzt. Dieser Fokus soll in Zukunft weiter verstärkt werden.

*Die Hamburger Wirtschaft fordert die zuständigen Verwaltungseinheiten und Behörden auf, die im Eckpunktepapier „Erfolgsfaktoren für den Hamburger Hafen“ von*

2018 aufgeführten Maßnahmen zügig umzusetzen, denn diese sind Grundlage für eine erfolgreiche Positionierung des Hamburger Hafens auf der maritimen wie der landseitigen „Seidenstraße“. Dazu gehören insbesondere eine anforderungsgerechte und zukunftsfähige Infrastruktur innerhalb des Hafens sowie die Weiterentwicklung des Mittleren Freihafens. Hier sollte die Offenheit für in- und ausländische Investitionen Maßgabe sein, wobei dieselben Regeln für alle Investoren gelten müssen.

Darüber hinaus ist es notwendig, die Trassen in Richtung Osten auf höhere Zuglängen auszulegen, um Hamburg für den stark wachsenden Schienengüterverkehr über die eurasischen Landrouten gut aufzustellen. Es ist sicherzustellen, dass auf allen relevanten Strecken innerhalb Europas Güterzüge von 740 Meter Länge gefahren werden können. Dies entspricht dem aktuellen Standard für den transeuropäischen Schienengüterverkehr.

Ein weiteres Glied in der multimodalen Logistikkette ist die Luftfracht. Der Luftfahrtstandort Hamburg leidet sowohl im Passagier- als auch im Cargo-Bereich unter fehlenden Direktflügen zwischen Hamburg und China. Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) sollte sich weiterhin mit Nachdruck dafür einsetzen, dass im Rahmen der bilateralen Luftverkehrsverhandlungen eine Direktverbindung zwischen Hamburg und China realisiert wird, damit Hamburg gegenüber anderen Luftfahrtstandorten in Deutschland nicht weiter ins Hintertreffen gerät.

Bezüglich der Sichtbarkeit und Vermarktung Hamburgs als Knotenpunkt auf der BRI appelliert die Hamburger Wirtschaft an Senat und BWVI, bereits bestehende Marketingaktivitäten des Hamburger Hafens und weiterer Trägerinstitutionen des Hamburg Liaison Office stärker zu flankieren und auch das Format des „Hamburg Summit“ dafür zu nutzen, der chinesischen Seite politisches Commitment zur Zusammenarbeit zu signalisieren.

## 2. Synergiepotenziale zwischen chinesischer und europäischer Konnektivitätsinitiative heben

Hamburg ist Knotenpunkt dreier europäischer Schienenverkehrskorridore und spielt damit auch im europäischen Verkehrsnetzwerk TEN-T eine wichtige Rolle. Der Hamburger Hafen hat in der Vergangenheit bereits erfolgreich an Kooperationsprojekten im Rahmen von EU-Infrastrukturfördermaßnahmen teilgenommen. Mit der EU-China Connectivity Platform besteht seit 2015 ein Kooperationsformat, dessen Ziel laut EU Kommission die an Nachhaltigkeitskriterien, Transparenz und gleichen Wettbewerbsbedingungen ausgerichtete Zusammenarbeit zur

Förderung von Investitionen in den Verkehr zwischen der EU und China auf Grundlage des Rahmens für das transeuropäische Verkehrsnetz und der BRI ist. Entscheidend für den Erfolg dieser Initiative dürfte es sein, eine Konvergenz des chinesischen (angebotsorientiert, subventionsgestützt) und des europäischen (nachfrage- und rentabilitätsorientiert) Ansatzes bei Investitionen in Infrastruktur zu erreichen.

Aus Sicht der Hamburger Wirtschaft sollten proaktiv Standortakteure und -interessen in die EU-China Connectivity Platform und den EU-China High Level Economic and Trade Dialogue eingebracht werden, um die Beseitigung bestehender infrastruktureller Hemmnisse im Schienengüterverkehr auf den für Hamburg relevanten Routen auf die Agenda zu setzen und ggf. die Beteiligung Hamburger Wirtschaftsakteure an geförderten Projekten, insbesondere im Hinterland des Hamburger Hafens, zu ermöglichen. Bei der Durchsetzung von Standortinteressen auf europäischer Ebene sollte Hamburg auch auf die Kooperation mit den norddeutschen Bundesländern setzen. Ein Anknüpfungspunkt ist der Beschluss der norddeutschen Wirtschaftsminister im Rahmen der Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister der norddeutschen Küstenländer im November 2018, sich über ein gemeinsames Vorgehen für den maritimen Wettbewerb mit Asien und insbesondere China zu verständigen. Die BWVI sollte diesen Prozess aktiv unterstützen. Das Hanse-Office in Brüssel, die gemeinsame Vertretung von Hamburg und Schleswig-Holstein, sollte hier verstärkt als Kommunikationskanal genutzt werden, um norddeutsche Themen für die EU-China Connectivity Platform bei den Brüsseler Akteuren zu platzieren.

## 3. Infrastruktur- und Prozessharmonisierung auf den Kontinentalverbindungen vorantreiben

Die Entwicklung des Schienengüterverkehrs zwischen China und Europa wird durch diverse infrastrukturelle Engpässe und die mangelnde Harmonisierung von Sicherheitsvorschriften und Abfertigungsprozessen gebremst. In China und Europa fahren die Züge auf Normalspurbreite, während in Russland und den Ländern der ehemaligen Sowjetunion Breitspurtrassen die Norm sind. Die erforderliche Umspurung von Normalspur auf Breitspur an der chinesisch-kasachischen Grenze und von Breitspur zurück auf Normalspur an den osteuropäischen Grenzübergängen ist nur an wenigen Terminals möglich und führt zu Verzögerungen und damit einem Verlust der Attraktivität des Schienentransports. Darüber hinaus erhöhen unterschiedliche Sicherheitsvorschriften und Zollprozesse in den Transitländern den Abwicklungsaufwand und erschweren die genaue Vorhersage der Tran-

sitzzeiten. Die durch die Umspurung verursachten Wartezeiten werden nur durch den Ausbau bestehender Terminalkapazitäten bzw. den Bau neuer Terminals zu reduzieren sein. Für Hamburger Wirtschaftsakteure könnte sich hier einstweilen die Chance bieten, im Hinterland des Hamburger Hafens neue Anknüpfungspunkte von Short Sea- und Feederverkehren an Bahnterminals mit Breitspur zu etablieren, um die überlasteten Umspursterminals zu umgehen.

*Senat und BWVI sind aufgefordert, auf Bundes- und EU-Ebene dafür zu werben, die Vereinheitlichung und Digitalisierung der Zollabwicklung entlang der Kontinentalrouten zum Gegenstand der Zusammenarbeit zwischen der EU und China im Rahmen der Konnektivitätsplattform zu machen. Darüber hinaus sollte darauf hingewirkt werden, dass auf EU-Ebene Gespräche mit den Transitländern aufgenommen werden. Ziel sollte eine Absichtserklärung zwischen der EU, China und den Transitländern der Kontinentalrouten zur Prozessharmonisierung im Schienengüterverkehr sein.*

#### **4. Kooperation mit den Anrainerstaaten der BRI stärken**

Eine stärkere Kooperation mit BRI Anrainerstaaten hat verschiedene Dimensionen und Ziele. Zum einen ist sie zwingende Voraussetzung, um die o. g. Synergieeffekte und Harmonisierungsprozesse erreichen zu können. Aus Hamburger Sicht sind hier Länder entlang der nördlichen und südlichen Kontinentalrouten zentral. Zum anderen entfaltet sich in vielen weniger erschlossenen Märkten in Zentral- und Südasiens sowie in Afrika durch chinesisch finanzierte Infrastruktur neue wirtschaftliche Dynamik, die sowohl für Bauunternehmen und Logistikdienstleister, als auch für Handel und Industrie interessante Marktchancen bietet. Beide Dimensionen sollten im Rahmen einer Hamburger BRI-Strategie einbezogen werden. Hamburg verfügt als einer der größten Konsularstandorte der Welt über Kontaktkanäle in alle relevanten Länder. Darüber hinaus bietet das Netzwerk der Deutschen Auslandshandelskammern (AHKs) Ansprechpartner für deutsche Unternehmen auch in vielen Anrainerstaaten der BRI. Diese können sowohl vonseiten des Senats als auch der Wirtschaftsvertretungen einschließlich unserer Handelskammer systematischer genutzt werden, um Hamburg als nordeuropäischen Knotenpunkt der BRI und verlässlichen Handelspartner ins Bewusstsein zu rufen und Kommunikations- und Kooperationskanäle für Hamburger Unternehmen zu öffnen. Die Handelskammer Hamburg wird die systematische Ansprache konsularischer Vertretungen sowie die Einladung von AHK-Vertre-

tern aus Anrainerstaaten in den nächsten Monaten vorantreiben. Eine Definition der Schwerpunktländer wird in Abstimmung mit den Unternehmensvertretern in den relevanten Ausschüssen der Handelskammer erfolgen.

*Es wäre wünschenswert, dass auch die Freie und Hansestadt Hamburg auf politischer Ebene den zielgerichteten Austausch mit BRI-Anrainerländern fördert und die Hamburger Wirtschaft aktiv als Partner für BRI-Projekte ins Gespräch bringt. Dies kann Hamburger Unternehmen Türen für Kooperationen öffnen und einen Beitrag dazu leisten, dass europäische Standards in der Projektumsetzung Beachtung finden.*

#### **5. Ansiedlung strategisch relevanter chinesischer Unternehmen unterstützen**

Die Kooperation Hamburger und chinesischer Unternehmen hat das Potenzial, den Zugang zu Informationen über chinesisch finanzierte Projekte in den Bereichen Infrastruktur, Handel und Logistik zu verbessern und Türen für Drittmarkt Kooperationen Hamburger Firmen entlang der BRI zu öffnen, um neue Märkte in Zentralasien, Südostasien und Afrika zu erschließen. Hamburg sollte sich explizit als Standort für die BRI um die Ansiedlung weiterer chinesischer Firmen bemühen und dabei auf die Kooperation bei der Anwendung von Zukunftstechnologien in den für Hamburg besonders relevanten Branchen setzen.

*Einige in Hamburg ansässige und aktuell ansiedlungsinteressierte chinesische Unternehmen spielen eine zentrale Rolle bei der Umsetzung von BRI-Projekten weltweit. Darin liegt eine große Chance, Hamburg auf den Karten der BRI zu verankern. Senat und BWVI sind aufgefordert, die Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Ansiedlungspolitik weiter zu verbessern, indem sie die Wirtschafts- und Ansiedlungsförderung durch Hamburg Invest und das Hamburg Liaison Office adäquat mit Ressourcen ausstatten und politisch flankieren.*

*Gleichzeitig muss Hamburg für bereits hier ansässige chinesische Unternehmen attraktiv bleiben, um als führender China-Standort bestehen zu können. Alle am Austausch mit China beteiligten Akteure sind aufgerufen, gemeinsam die China-Kompetenz am Standort zu stärken und zu bündeln.*

#### **6. Fairen Wettbewerb mit China sichern**

Die Hamburger Wirtschaft setzt sich seit jeher für eine Kooperation mit China auf Augenhöhe ein. Bislang wird

die Partizipation europäischer Unternehmen im Rahmen der BRI durch Intransparenz und Wettbewerbsverzerrungen erschwert. Der Zugang ausländischer Unternehmen zu Ausschreibungen, sowohl bei Infrastrukturprojekten in Drittländern als auch bei Zulieferausschreibungen gestaltet sich äußerst schwierig. Gleiches gilt für Projektfinanzierungen durch chinesische Entwicklungsbanken und Kreditinstitute. Auch im Markt der für den Standort Hamburg so wichtigen Schienengüterverkehre entlang der BRI herrscht Intransparenz über das tatsächliche Angebot von Kontinentalverbindungen und die Höhe der staatlichen Subventionen, so dass Verfügbarkeit und Preisgestaltung chinesischer Anbieter schwer nachzuvollziehen sind. Es zeichnet sich ab, dass sich Probleme des ungleichen Marktzugangs und diskriminierender Behandlung, mit denen ausländische Unternehmen in China seit langem konfrontiert sind, über die BRI auch in Drittmärkten fortsetzen könnten.

*Die Hamburger Wirtschaft unterstützt nachdrücklich die Forderungen des Deutschen Industrie- und Handelskammertags (DIHK) und des Bundesverbands der Deutschen Industrie (BDI) nach verbessertem Marktzugang und Abbau diskriminierender Behandlung ausländischer Unternehmen in China und in Drittmärkten. Darüber hinaus begrüßt sie die Forderung der European Union Chamber of Commerce in China (EUCCC) an die chinesische Regierung, durch die Einrichtung einer zentralen Ausschreibungsdatenbank Transparenz über Projekte, Bieter und Ausschreibungsgewinner sowie über Entscheidungskriterien zur Vergabe zu schaffen. Europäische Firmen müssen in China dieselben Zugangsmöglichkeiten zu Ausschreibungen haben wie chinesische Firmen in Europa.*

*Die Hamburger Wirtschaft fordert den Senat auf, sich auf Bundes- und EU-Ebene dafür einzusetzen, dass die Nutzung von und Beteiligung an europäischen Infrastrukturen durch Akteure aus Drittländern inklusive China an Bedingungen wie Transparenz in der Planung und Ausschreibung von Projekten, die Anerkennung und Umsetzung europäischer Produkt-, Umwelt- und Sozialstandards, sowie die stärkere Einbindung internationaler und europäischer Entwicklungsbanken in die Projektfinanzierung geknüpft sind. Diese Reziprozität ist notwendig, damit ein fairer Wettbewerb europäischer und chinesischer Unternehmen im Rahmen von BRI-Projekten gewährleistet ist. Darüber hinaus sollten im Rahmen der EU-Förderprogramme für EU-Mitgliedsstaaten und Anrainer Alternativen zur Finanzierung, Entwicklung und Umsetzung von Infrastrukturvorhaben durch chinesische Akteure geschaffen werden.*

### III. Quellen und Verweise

Bundesverband der Deutschen Industrie: „China – Partner und systemischer Wettbewerber. Wie gehen wir mit Chinas staatlich gelenkter Volkswirtschaft um?“, Berlin 2019

Europäische Kommission: „European Commission and HR/VP contribution to the European Council: EU-China – A strategic outlook“, Brüssel 2019

Europäische Kommission: „Meeting Minutes of the 4th Chairs' Meeting of the EU-China Connectivity Platform“, Brüssel 2019

European Union Chamber of Commerce in China: „European Business in China. Position Paper 2018/2019, Peking 2018

Handelskammer Hamburg: „Hamburg – Europa-Hub auf der Neuen Seidenstraße“, Hamburg 2018

Handelskammer Hamburg: „Eckpunktepapier: Erfolgsfaktoren für den Hamburger Hafen“, Hamburg 2018

Steer, Davies, Gleave: „Research for TRAN Committee: The new Silk Route – opportunities and challenges for EU transport“, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels 2018

Links:

<https://eng.yidaiyilu.gov.cn/>  
[www.hamburg-summit.com](http://www.hamburg-summit.com)

Herausgeber:

Handelskammer Hamburg | Adolphsplatz 1 | 20457 Hamburg  
Postfach 11 14 49 | 20414 Hamburg | Telefon 040 36138-138  
Fax 040 36138-401 | [service@hk24.de](mailto:service@hk24.de) | [www.hk24.de](http://www.hk24.de)

Autorin: Dr. Doris Hillger (-285)

Dank gebührt allen engagierten Unternehmerinnen und Unternehmern  
sowie allen Beteiligten in den Geschäftsbereichen der Handelskammer  
Hamburg für ihre Mitwirkung bei der Entstehung dieses Eckpunktepapiers.

Herstellung: Wertdruck GmbH & Co. KG

August 2019