

Mit Highspeed Richtung Europa

NEUE SEIDENSTRASSE: Chinas Pläne an Hochschule Fulda im Fokus

Von **Mirko Luis**

Der Bau des Schienennetzes in Europa war einst der Beginn der industriellen Revolution. Aber was ist dann das milliarden schwere Turbo-Infrastrukturprojekt einer neuen Seidenstraße von China nach Europa, das 65 Staaten mit einer Gesamtbevölkerung von 4,4 Milliarden Menschen im asiatischen Raum umfasst – Segen oder Fluch für Europa mit seinen rund 500 Millionen Bewohnern?

Um die Beantwortung dieser spannenden Gretchenfrage ging es diese Woche an der Hochschule Fulda. Mit Uwe Leuschner – Senior Vice President Eurasia bei der DB Cargo AG und CEO von DB Cargo Russia – hatte sich der Verein der Freunde und Förderer des Fachbereichs Wirtschaft der Hochschule Fulda einen renommierten Ostexperten eingeladen, der über die Aktivitäten der Deutschen Bahn (DB) in China im eurasischen Raum informierte.

Möglicherweise könnte sich aus dem Projekt der Chinesen auch ein interessantes Projektgeschäft für deutsche Unternehmen ergeben, stimmten Professor Dr. Michael Huth und Professor Dr. Carsten Müller das Publikum auf Leuschners Vortrag „One Belt One Road – die Eurasische Ausdehnung unseres Wirtschaftsraums im internationalen Machtgefüge“ ein. Eine weitere Spezialistin – Dr. Karin von Bismarck von der Personalberatungsfirma Stanton Chase – hatte wegen eines Unfalls kurzfristig absagen müssen.

„Ich bin überwältigt, wie viele zu diesem Vortrag gekommen sind. Dies zeigt, dass das Thema für uns Deutsche mehr und mehr zu einem inte-



Highspeedzüge gehören schon heute zum Alltag in China. Mit dem Projekt „Neue Seidenstraße“ sollen in den nächsten Jahren die Güterverkehre Richtung Europa als Alternative zu Schiff und Flugzeug forciert werden. Foto: Volker Nies

ressanten Thema wird“, meinte Leuschner, der den Abend emotional begann. So zitierte er einen 35-jährigen Freund aus China, der an der Hochschule für Verkehrswesen in Dresden seinen „Master of Business Administration“ machte und ihm gegenüber erklärte, dass Europa den Wettbewerb mit Asien heute schon verloren habe. „Was ist die Vision, die Europa hat?“, fragte der Freund. Leuschner wurde in dem Moment der Ernst der Lage bewusster denn je. Und damit befindet er sich mittlerweile in guter Gesellschaft.

So rückte erst vor wenigen Tagen Frankreichs Ministerpräsident Emmanuel Macron das Thema „Neue Seidenstraße“ ins öffentliche Bewusstsein. Gleich zum Auftakt seines China-Besuchs hatte er vor einer neuen „Hegemonie“, sprich Vorherrschaft, der Volksrepublik China gewarnt, mit der die Transitländer „zu Vasallen“ gemacht würden. Das riesige Infrastrukturprojekt sieht allein im nächsten Jahrzehnt Investitionen in Höhe von 1 Billion US-Dollar vor – unter anderem sollen grenzüberschreitende Straßen, moderne Eisenbahnlinien, Pipelines, Glasfaserkabel und künstliche Wasserstraßen gebaut werden.

Geht es nach den Plänen von Chinas Staatspräsident Xi Jinping und Wirtschaftsminister Wan Gang, dann preschen in naher Zukunft ICE-ähnliche Highspeed-Güterzüge von Peking nach Brest oder Berlin in rekordverdächtigen 36 Stunden, verdeutlichte Uwe Leuschner. Dass die Chinesen es ernst meinen, daran besteht kein Zweifel. Schon heute gibt es 22000 Kilometer Schnellbahnstrecken, auf denen Züge



Carsten Müller (rechts) bei der Begrüßung des Ostexperten Uwe Leuschner (links).



Mehr als 100 Zuhörer wollten mehr über die aktuellen „Neue Seidenstraße“-Pläne wissen. Fotos (2): Mirko Luis

mit einer Geschwindigkeit von bis zu 360 Kilometern pro Stunde verkehren. Das Netz soll in China bis 2020 auf 30000 Kilometer erweitert werden. Unterdessen existieren bereits Verträge, nach denen in die Highspeed-Strecke Richtung Europa 154 Milliarden Dollar investiert werden sollen – die Kosten für Züge sind hierbei allerdings noch nicht mitgerechnet. Die Landverbindung wäre nicht nur eine wettbewerbsfähige Alternative zur langsameren See- oder teureren Luftfracht, sondern eine logistische Revolution. „In Brüssel ist im Moment aber noch niemand bereit, darüber nachzudenken und uns auch nur zu empfangen, um dieses Thema zu diskutieren“, bedauert Leuschner.

Bereits seit 2011 fährt die DB mit verschiedenen Partnern wöchentliche Containerzüge auf der längsten Eisenbahnstrecke der Welt, die unter anderem das nordrhein-westfälische Duisburg und Hamburg mit Wuhan, Chongqing und Harbin und seit Mitte 2016 Hamburg mit der chinesischen Provinz Hefei verbindet. Zwar dauern die Fahrten über die 10000 bis 12000 Kilometer langen Strecken derzeit noch zwischen 12 und 16 Tagen, da Container mehrfach umgeladen und auch Spurweiten gewechselt werden müssen.

Unter anderem fährt DB Cargo Züge für die Automobilhersteller BMW und Volvo. Nach Angaben von Leuschner wurde von der DB Cargo im Jahr 2017 auf der sogenannten Seidenstraße ein Rekordvolumen von 65000 Containern transportiert. Gehen die Zukunftspläne auf, könnten chinesische Firmen eines Tages ihre Produkte mit der Bahn in

NÄCHSTER TERMIN

Die nächste öffentliche Veranstaltung des Fachbereichs Wirtschaft findet im Rahmen des „Fuldaer Kolloquiums zum Unternehmensrecht“ am **15. Mai um 19 Uhr** statt. Im Mittelpunkt steht dabei die „Nachhaltige Unternehmensnachfolge“. Zum Thema wird unter anderem Bernhard Juchheim, Präsident der IHK Fulda sowie geschäftsführender Gesellschafter der JUMO GmbH, Ausführungen machen.

Zukunft drei Mal schneller als mit dem Schiff nach Europa schicken. Um ausgewogene Verkehre hinzuzubekommen, würden verstärkt Kunden gesucht, die ihre Güter von Europa nach China schicken.

An die Studenten gewandt, verdeutlichte Leuschner den Fachkräftebedarf, der mit der „Neuen Seidenstraße“ verbunden sei. Auch wenn sich Englisch in der Kommunikation der Geschäftswelt durchgesetzt habe, sei es noch nie so lohnend wie heute gewesen, zusätzlich die russische oder die chinesische Sprache zu lernen. „Jeder, der jung ist, dem kann ich sagen: Wenn man in die Welt schaut und meint, etwas zu suchen, wo man Pionierarbeit leisten kann, dann sind Sie in dem Korridor der ‚Neuen Seidenstraße‘ richtig“, ermutigte Leuschner die jungen Leute zu Bewerbungen für kommende Projekte. Es lohne, Erfahrung zu sammeln und dann vielleicht ins nächste Projekt zu switchen.

Die „Neue Seidenstraße“, hofft Leuschner, könnte die Grenzen zwischen China und Europa zunehmend verschwinden lassen. Auch wenn die Chinesen Partnern bei Kooperationen häufig die Bedingungen diktieren wollen, seien sie auf Märkten durchaus kooperativ und nicht aggressiv, wie ein Gast in der anschließenden Fragerunde kritisch angemerkt hatte.

Als Beispiel nannte er ein chinesisch-weißrussisches Gemeinschaftsprojekt – den Industriepark GreatStone in der Nähe von Minsk. Der „China Belarus Industrial Park“ will mehr als 200 Hightech-Unternehmen anlocken und künftig 120000 Menschen beschäftigen.

E-PAPER mehr Bilder

ZITAT

China will nicht länger die verlängerte Werkbank von Europa, sondern selbst Technologieführer sein.

Uwe Leuschner

Ehrungen

für Firmentreue



MÜTZE DANKT DOPPELT

Das Mütterzentrum hat Brigitte Rader für ihr 15-jähriges Arbeitsjubiläum und Marina Spruck für 15 Jahre ehrenamtliches Engagement geehrt. Ihnen dankten Mareike Prinzhorn und Anika Klinzing vom Mütze-Vorstand. / vn



DESOI EHRT LANGJÄHRIGE MITARBEITER

Seniorchef Siegfried Desoi hat langjährigen Mitarbeitern gedankt. Seit 30 Jahren arbeitet Martin Desoi, seit 2014 geschäftsführender Gesellschafter der DESOI GmbH, für das Unternehmen. Seit 25 Jahren sind Birgitt Heim, Siglinde Klüh und Udo Werner, seit zehn Jahren sind Michael Auth, Diana Link und Carmen Möller sowie Monja Merz und Aileen Kofahl für DESOI tätig. Renate Will und Claudia Stey wurden in den Ruhestand verabschiedet. / vn

de Klüh und Udo Werner, seit zehn Jahren sind Michael Auth, Diana Link und Carmen Möller sowie Monja Merz und Aileen Kofahl für DESOI tätig. Renate Will und Claudia Stey wurden in den Ruhestand verabschiedet. / vn