

China First!

Chinas Entwicklung zum global grössten Eisenbahnhersteller
und Reaktionen der westlichen Welt



Nicolas Dickenmann
Johanniterstrasse 12
8805 Richterswil
+41 79 912 48 25

Maturitätsarbeit
Kantonsschule Freudenberg
Fachschaft Geschichte
Patrick Hersperger
15. Dez. 2020

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	3
1.1	Motivation.....	3
1.2	Leitfragen und Ziele.....	4
1.3	Vorgehensweise und Materialien	4
2	Entwicklung des Eisenbahnmarktes in China der letzten 20 Jahre.....	6
2.1	Akquirieren von Know-how im Ausland und Aufbau eigener Produzenten.....	6
2.2	Wie CRRC zum grössten Hersteller der Welt wurde.....	12
2.3	Hintergründe der Expansion von CRRC ins Ausland	13
2.4	Zukünftige Entwicklungen dieser Expansion.....	15
3	Reaktionen in Europa	17
3.1	Reaktionen der Hersteller in Europa und spezifisch in der Schweiz.....	17
3.2	Reaktionen der europäischen Politik	21
3.2.1	Reziprozität.....	21
3.2.2	Reaktionen der EU.....	24
3.2.3	Reaktionen der Schweizer Politik.....	26
3.2.4	Lex China	27
3.3	Ist CRRC eine Gefahr für die europäischen Hersteller?	31
4	Fazit und Diskussion	35
5	Zusammenfassung.....	37
6	Bibliografie	40
6.1	Quellen (u. a. Primärliteratur).....	40
6.1.1	Mündliche Quellen	40
6.1.2	Film-, Bild-, und Tonquellen	40
6.1.3	Schriftliche Quellen	40
6.1.4	Zeitungs- und Zeitschriftenartikel (Print und Online)	42
6.2	Internetartikel	46
6.2.1	mit Autor	46
6.2.2	ohne Autor	46
6.3	Darstellungen	46
6.4	Bilderverzeichnis	47

Anhang	48
A Glossar	48
B Interview mit Nationalrat Leo Müller	51
C Interview mit Nationalrat Beat Walti	54
D Dokumentation Cédric Wermuth – Einfluss Chinas auf Schweizer Firmen	57
E Redlichkeitserklärung	64
F Danksagung	65

1 Einleitung

Chinas Wirtschaft wuchs während der letzten 40 Jahre stärker als jede andere auf der Erde.¹ Dies hat Hunderte von Millionen Menschen aus der Armut geholt und eine chinesische Mittelschicht entstehen lassen. Währenddessen versuchen andere Entwicklungsländer schon viel länger erfolglos, zu einem Industrieland zu werden (z.B. in Afrika oder Südamerika).

Unter anderem wurde in China auch das Eisenbahnnetz in nie gekannter Geschwindigkeit und Grösse ausgebaut.² Am Beispiel der Entwicklung der chinesischen Hersteller von Hochgeschwindigkeitszügen lässt sich gut zeigen, welche Strategien die Chinesen angewandt haben, um schnell grosse Erfolge verbuchen zu können. Zu Beginn haben westliche Eisenbahnhersteller stark vom Ausbau profitiert. Sie konnten Züge und verwandte Produkte (Signalisation, Infrastruktur) an China verkaufen. Was sie aber auch verkauft haben, war Know-how. Die chinesischen Firmen begannen ihre Züge nicht nur nach Plänen zu produzieren, sondern auch die Züge selbst zu konstruieren,³ so dass sie die westlichen Hersteller immer weniger brauchten. Nun, da das Wachstum im chinesischen Markt abzuflachen beginnt, suchen die chinesischen Hersteller neue Absatzmöglichkeiten und konkurrieren im Ausland, auch hier in Europa, direkt mit europäischen Herstellern. Immer mehr kommen jetzt Stimmen auf, dass der chinesische Staat diese Hersteller, allen voran die China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC), den inzwischen weltgrössten Eisenbahnhersteller, durch Protektionismus des eigenen Marktes, günstige Kredite und teils direkte Beteiligungen unfair übervorteile.

1.1 Motivation

Ich habe mich schon lange gefragt, weshalb es für Entwicklungsländer so schwer ist, zu einem Industrieland aufzusteigen. Daraus entstand die Idee, ein Beispiel einer gelungenen Entwicklung zu analysieren und zu bewerten. Schnell wurde das sich rasant entwickelnde Land China ein Thema, in dem ich auch schon einmal in den Ferien war. Für die Eisenbahnindustrie entschied ich mich aufgrund der Aktualität (Alstom-Siemens-Fusion, Alstom-Bombardier-Fusion), des Bezugs zur Schweiz (Stadler Rail) und meines persönlichen Interesses.

¹ World Bank, GDP growth – China (Zugriff: 19.10.2020).

² Mitte 2017: 22'340 km Hochgeschwindigkeitslinien, Absicht bis 2020 insgesamt 30'000 km und bis 2025 38'000 km Strecke; Chan, China's New Diplomacy, S. 44.

³ Vgl. Chan, China's New Diplomacy, S. 44.

1.2 Leitfragen und Ziele

Meine Arbeit teilt sich in zwei Hauptbereiche auf, die auf je einer Leitfrage basieren. Zum einen, wie China in der Eisenbahnbranche führend geworden ist, und zum anderen, wie Europa darauf reagiert.

Die erste Frage gliedert sich in diverse Unterfragen: Was hat China anders gemacht im Vergleich zu anderen Entwicklungsländern? Welche Strategien hat China dabei angewandt? Hängen diese Strategien mit Chinas sozioökonomischen Rahmenbedingungen zusammen? Welchen Einfluss hat Chinas autoritärer Regierungsstil auf den beschleunigten Prozess? Inwiefern hängt die Entwicklung mit den subventionierten Staatsunternehmen zusammen? Weshalb transferierten westliche Hersteller Know-how an chinesische Produzenten?

Die zweite Teilfrage beinhaltet Unterfragen wie zum Beispiel: Was hat es mit Investitionskontrollen auf sich? Was meinen Politiker und betroffene Firmen zu Investitionskontrollen? Inwiefern ist CRRC bereits in Europa aktiv? Welche Massnahmen haben europäische Unternehmen in Europa bereits ergriffen? Stellt CRRC eine reelle Gefahr für die europäischen Hersteller dar?

1.3 Vorgehensweise und Materialien

In einem ersten Schritt verschaffte ich mir einen Überblick über das Geschehen und begann im Hinblick auf die Recherche erste Hypothesen über Ursachen und Einflussfaktoren auf die Entwicklung aufzustellen. Beispielsweise: Chinas Regierung fusionierte CNR und CSR zu CRRC, um Züge ins Ausland zu exportieren. Der Wettbewerb ist nicht mehr fair, da CRRC ein Staatsunternehmen ist. Siemens und Alstom wollten aufgrund der neuen Konkurrenz fusionieren. Die Schweizer Politik hat die chinesischen Staatsunternehmen bisher nicht als Problem wahrgenommen und noch nicht reagiert.

In einem zweiten Schritt bestätigte ich meine Hypothesen mithilfe von Fachliteratur⁴, Zeitungsartikeln, Dokumenten⁵ und Interviews⁶ oder korrigierte sie, wenn nötig.⁷ Wenn mehrere Quellen die gleichen Informationen beinhalteten, verglich ich sie untereinander, um die Quellen auf ihren Wahrheitsgehalt zu überprüfen und Unterschiede zwischen ihnen zu finden. Ich überprüfte die Herkunft der Quellen und mögliche Motive der Urheber, danach suchte ich nach Zusammenhängen zwischen den Quellen oder Darstellungen und liess die aufgearbeiteten Informationen schliesslich in meine Arbeit einfliessen. Informationen aus erster Hand oder von Experten zu bekommen, stellte eine Schwierigkeit dar. Zum einen ist es schwierig mit Firmen direkt zu sprechen, da sie meist keine Antworten zur Konkurrenz oder heiklen Themen geben wollen (so Stadler Rail). Zum anderen sind in Europa aufgrund der Aktualität des Themas und der geografischen Distanz noch sehr wenige Experten vorhanden, die sich mit der Problematik intensiv auseinandergesetzt haben.

⁴ Grosse Sammlung der Eisenbahnrevue Magazine zurückgehend bis in die 1990er Jahre zur Verfügung gestellt von Herrn Christoph Bosshard.

⁵ Darunter ein Dokument zusammengestellt vom Parlamentsdienst, ermöglicht durch Nationalrat Cédric Wermuth.

⁶ Interviews mit Nationalrat Leo Müller (CVP) und Nationalrat Beat Walti (FDP).

⁷ Sämtliche Quellen sind in meiner Bibliografie (6. Kapitel) aufzufinden. Die transkribierten Interviews und weitere nicht öffentliche Dokumente sind im Anhang vorhanden.

2 Entwicklung des Eisenbahnmarktes in China der letzten 20 Jahre

Die ersten Eisenbahnen in China bauten Kolonialmächte wie Japan, England oder Russland bereits im 19. und frühen 20. Jahrhundert. Nach dem Bürgerkrieg waren 1949 grosse Teile des Eisenbahnnetzes zerstört, in den folgenden Jahren jedoch begann der Eisenbahnbau Schub aufzunehmen. Aufgrund der kommunistischen Herrschaft und der politischen Unruhen (Kulturrevolution) ab 1966 waren die chinesischen Eisenbahnen jedoch nie auf dem Stand des Westens. Teilweise wurden noch bis in die 1980er-Jahre Dampflokomotiven gebaut, die bis in die 2000er-Jahre im Regelbetrieb standen. Nach den wirtschaftlichen Reformen unter Deng Xiaoping wurden ab 1978 finanzielle Mittel für dringlichere Projekte benötigt und erst ab Mitte der 1990er-Jahre begann die Regierung mit einer chinesische Eisenbahnindustriepolitik. Diese Politik änderte sich im Laufe der Jahre immer wieder aufgrund der sich verändernden Voraussetzungen, Herausforderungen und Ziele. Im Folgenden werde ich aufzeigen, welche Strategien Chinas Regierung anwandte, um Chinas Eisenbahnindustrie innert 20 Jahren derart stark voran zu bringen und in gewissen Bereichen sogar weltweit führend zu machen.

2.1 Akquirieren von Know-how im Ausland und Aufbau eigener Produzenten

In den späten 1990er-Jahren beschloss China, ein eigenes Hochgeschwindigkeitsnetz zu bauen. China entwickelte den DJJ1⁸, der lose auf dem X 2000 der deutschen Firma Adtranz basierte,⁹ dazu kamen weitere Eigenentwicklungen wie der DJJ2 (siehe Abb. 1) und die DJF-Reihe. Trotz Geschwindigkeitsrekorden erwiesen sich diese Eigenentwicklungen jedoch als zu unzuverlässig.¹⁰ Zur Diskussion stand auch der Bau einer Magnetbahn wie es in Shanghai schon seit dem Jahr 2002 eine gab. Aufgrund des hohen Preises und der fehlenden Bereitschaft von Siemens in Deutschland, die damals zukunftssträchtige Transrapid-Magnetbahn-Technik zu transferieren, wurde dieses Vorhaben aufgegeben.¹¹ Die chinesischen Planer entschieden sich daraufhin, einen neuen Ansatz zu verfolgen. Zur Strategie gehörte es, die «China North Car» (CNR) und «China South Car» (CSR) zu gründen, und diese zwei Gesellschaften

⁸ Sämtliche Abkürzungen und Eigennamen sind im Glossar im Anhang (S. 48–50) vorzufinden.

⁹ Holtz, X 2000, S. 105.

¹⁰ Anderlini, China: A future on track (Zugriff: 21.11.2020).

¹¹ Rellstab, China will Shinkansen, S. 459.

sollten dann mit ausländischen Herstellern «Joint Ventures» eingehen und so nicht nur zuverlässige Züge herstellen, sondern auch die Technologie absorbieren.



Abbildung 1: Der DJI2 in den frühen Nullerjahren.

Im Jahr 2004 bekamen Kawasaki und Alstom Aufträge für je 60 Züge, während Bombardier 2004 und 2005 zweimal Aufträge für je 20 Züge erhielt.¹² Die Züge von Bombardier bauten auf dem Regina auf und wurden CRH1 benannt, der CRH2 (siehe Abb.2) beruhte auf dem Shinkansen von Kawasaki und der Pendolino von Alstom wurde zum CRH5. Nach anfänglichem Zögern¹³ bewarb sich auch Siemens für einen Auftrag und bekam Ende 2005 ebenfalls einen Auftrag über 60 Züge basierend auf dem Velaro (ICE 3), die als CRH3 (siehe Abb. auf dem Titelblatt) bezeichnet werden.¹⁴

Die ersten Züge wurden immer im Ursprungsland gebaut, während danach fortschreitend immer mehr Arbeitsschritte in China stattfanden. Alstom beispielsweise lieferte zuerst drei komplette Züge, die nächsten sechs wurden in Einzelteilen zum Zusammenbau zur Changchun Railway Company (CNR) nach China gesandt und die letzten 51 wurden grundsätzlich in China gebaut. Nur gewisse Komponenten wurden noch aus Italien und Frankreich geliefert. Bombardier gründete gleich ein Joint Venture mit CSR Sifang: Bombardier Sifang Transportation (BST), auch hier fand die Produktion der Wagenkästen und die Endmontage bei BST in China statt, während Bombardier in Deutschland und Schweden das Antriebssystem und die Drehgestelle

¹² Pressedienst, Grossaufträge an Alstom und Bombardier, S. 569.

¹³ Lee, 1.300 Kilometer in viereinhalb Stunden (Zugriff: 21.11.2020).

¹⁴ Rellstab, Siemens: China-Deal, S. 39.

herstellte. Beim Siemens-Deal betrug der chinesische Anteil im Mittel zwei Drittel an der Produktion,¹⁵ nur die ersten drei Züge wurden in Deutschland hergestellt, die restlichen 57 bei Tangshan Locomotive & Rolling Stock (CNR).¹⁶ Kawasaki arbeitete wie auch Bombardier mit CSR Sifang zusammen. Der Vertrag von Alstom über 60 Züge war 620 Mio. Euro wert und darin war spezifisch auch das Recht auf Technologietransfer eingeschlossen.¹⁷ Der Auftrag an BST über die 40 Züge war 560 Mio. Euro wert, von dem Bombardier 306 Mio. bekam.¹⁸ Die Kooperation des Eisenbahnministers Liu Zhijun im Jahr 2004 mit den westlichen Herstellern war in China aufgrund des hohen Preises nicht unumstritten.¹⁹



Abbildung 2: Der CRH2 basierend auf dem Shinkansen von Kawasaki

Im Jahr 2008 bekam Siemens einen Auftrag über weitere 100 Züge, die jedoch allesamt in China von Partnern hergestellt wurden. Nur gewisse Komponenten kamen von Siemens und selbst diese wurden teilweise von Siemens in China hergestellt und nur noch ein Teil in Deutschland.²⁰ Auch Bombardier erhielt im Herbst 2007 und im Herbst 2009 noch einmal Aufträge über 40 (Zefiro 250) und 60 Züge (Zefiro 380), die ebenfalls in China mit chinesischen Zulieferern gebaut wurden.²¹

¹⁵ Nicollerat, 60 Hochgeschwindigkeitszüge ICE 3, S. 569.

¹⁶ Miethe, Dritter Velaro CN, S. 193.

¹⁷ Pressedienst, Grossaufträge an Alstom und Bombardier, S. 569.

¹⁸ Bombardier, weitere Fernverkehrszüge, S. 341.

¹⁹ Lin, Yatang, China's highly successful demand (Zugriff: 7.4.2020).

²⁰ Siemens, Rellstab, 100 Siemens-Züge, S. 246.

²¹ Pressedienst, Bombardier und der Hochgeschwindigkeitsverkehr, S. 418.

Die absorbierten Technologien hat China nicht nur einfach übernommen, sondern auch entscheidend weiterentwickelt. Die chinesischen Hersteller haben viel in Forschung investiert, um die Komponenten noch zusätzlich zu verbessern.²²

Das Jahr 2008, das Jahr der grossen Finanzkrise, brachte eine weitere Beschleunigung des Ausbaus der Hochgeschwindigkeitsstrecken. Im November 2008 schnürte die chinesische Regierung ein Stimmulierungspaket über 586 Milliarden US-Dollar, wovon ein grosser Teil in Eisenbahnprojekte floss. Die Investitionen in Eisenbahnprojekte erhöhten sich im Jahr 2008 von 49 auf 88 Milliarden US-Dollar. Gleichzeitig wurde der Plan, vier parallele vertikale und vier parallele horizontale Hochgeschwindigkeitslinien zu bauen, abgewandelt: Nun sollen bis 2025 acht vertikale und acht horizontale Strecken gebaut werden (siehe Abb. 3).²³



Abbildung 3: Hier sind die acht horizontalen und acht vertikalen Hauptlinien ersichtlich.

Für Kawasaki endete die Kooperation aber schon bald. Im Jahr 2010 brachte der Produzent CSR Sifang, mit dem Kawasaki zuvor zusammengearbeitet hatte, den CRH380H heraus, der

²² Biao, Era of "Created in China" (Zugriff: 21.11.2020) und CRH380A High Speed Train, Railway technology (Zugriff: 21.11.2020).

²³ Chan, China's New Diplomacy, S. 44, S. 46.

offiziell eine Eigenentwicklung war. CSR beabsichtigte, den Zug in den USA zu patentieren²⁴ und kurz darauf auch in diversen anderen Ländern.²⁵ Kawasaki jedoch behauptete, der Zug basiere auf den Shinkansen-Zügen und zumindest optisch scheint dies auch so zu sein. Kawasaki unternahm aber schliesslich nichts dagegen, da keine Aussicht auf Erfolg bestand.²⁶ Am 7. Juli 2011 sagte Wang Yongping, ein Sprecher des chinesischen Eisenbahnministeriums, der einen Monat später wegen eines Skandals versetzt wurde: «Chinesische Hochgeschwindigkeitstechnologie ist schon viel besser als der japanische Shinkansen», und: «Die Peking-Shanghai Linie kann nicht im gleichen Zug mit dem japanischen Shinkansen erwähnt werden, da die Technologie im chinesischen Hochgeschwindigkeitszug viel besser ist als die im Shinkansen», sowie: «...wir werden nie unser Recht aufgeben, Patente für Innovationen, die wir durch unsere Mühe und unsere Weisheit entwickelt haben, zu beantragen, wegen unverantwortlicher Bemerkungen von anderen [Anm. d. Red. Kawasaki]».²⁷

Allerdings gab es bei der Entwicklung eigener Hochgeschwindigkeitszüge auch Rückschläge für die chinesischen Eisenbahnhersteller. Am 23. Juli 2011 starben 40 Personen bei einer Kollision zweier chinesischer Hochgeschwindigkeitszüge. Infolge dieses Unfalls wurde die Sicherheit der chinesischen Züge infrage gestellt.²⁸

Heute ist im Hochgeschwindigkeitsbereich in China von ursprünglich vier ausländischen Herstellern nur noch Bombardier aktiv. Bombardier kooperiert mit CRRC Sifang (früher CSR) im Rahmen des Joint Venture Bombardier Sifang Transportation (BST). Dieses Joint Venture bekam in den letzten Jahren mehrere grosse Aufträge für Hochgeschwindigkeitszüge, den letzten im Januar 2020 im Wert von 380 Mio. Euro.²⁹ Weshalb genau Bombardier erfolgreicher war als die anderen drei Hersteller ist unklar, es könnte aber sein, dass Bombardier sich einfach mehr bemühte und sich mit den Spielregeln der chinesischen Behörden arrangierte. Im Jahr 2009 sagte der Chef von Bombardier China, Jianwei Zhang: «Welche Technologie Bombardier hat, welche Technologie der chinesische Markt braucht, man braucht nicht zu fragen.»³⁰ Herr Jianwei Zhang ist geborener Chinese und vielleicht hat der Erfolg von Bombardier auch etwas mit seinen guten Kontakten bei der Regierung zu tun. Der Beruf von Jianwei Zhang wird auf der Website von Bombardier unter anderem beschrieben als «...Sichern langfristiger

²⁴ Dingding, High-speed technology eyes US patents (Zugriff: 21.11.2020).

²⁵ Dinging, Full steam ahead for high-speed rail patents overseas (Zugriff: 21.11.2020).

²⁶ Shimbun, Japan's Transfer of Bullet Train Technology A Mistake (Zugriff: 1.10.2020).

²⁷ Xinhua, China's high-speed rail better than Shinkansen (Zugriff: 6.9.2020).

²⁸ Koike, Unsafe at any speed? (Zugriff: 21.11.2020).

²⁹ Bombardier, Bombardier's joint venture wins contract to build (Zugriff: 12.9.2020).

³⁰ Railway Technology, The importance of China's high-speed tech transfer policy (Zugriff: 12.9.2020).

starker Beziehungen zu Regierungsvertretern in Schlüsselpositionen und anderen Stakeholdern».³¹

Nun stellt sich die zentrale Frage, weshalb die europäischen Firmen diese Technologietransfers eingegangen sind, wenn dies doch den Aufstieg eines mächtigen Konkurrenten ermöglichte. Diese Frage muss aus der Perspektive des Jahres 2004 betrachtet werden. Zum einen stand da ein potentiell gigantischer Markt offen, aber um Aufträge zu bekommen, mussten Transferdeals eingegangen werden. Gleichzeitig herrschte unter den westlichen Herstellern starke Konkurrenz und jeder wollte die Chance auf diesen gigantischen Markt nicht verpassen. So konnte das chinesische Eisenbahnministerium die verschiedenen Hersteller gewissermassen gegeneinander ausspielen.³² Die Aufträge waren auch deshalb sehr lukrativ, da die Deals eigentlich nur die Lieferung der ersten paar Züge und danach nur noch Wissen und vielleicht gewisse Schlüsseltechnologien (z.B. Antrieb) beinhalteten. Deshalb bedeuteten diese Aufträge für die Hersteller tiefe Kosten bei hohem Auftragswert, sprich grosser Gewinn. Hinzu kommt, dass niemand damit gerechnet hat, dass die chinesischen Hersteller die Technologien so schnell absorbieren würden und der Markt sich dadurch nach verhältnismässig kurzer Zeit wieder schliessen würde.³³ Die westlichen Hersteller stellen aber nicht nur Hochgeschwindigkeitszüge her, sondern sind auch in anderen lukrativen Bereichen wie Signalisation, Lokomotiven, Metros und noch weiteren aktiv. Eine Verweigerung der Know-how-Transfers bei den Hochgeschwindigkeitszügen hätte möglicherweise auch einen Ausschluss von diesen Bereichen bedeutet. Zu beachten ist auch, dass der Markt in China im Jahr 2004 noch aufgeteilt war zwischen CSR und CNR, die westlichen Hersteller transferierten ihre Technologie also entweder zum einen oder anderen Hersteller. Sie rechneten aber nicht damit, dass die beiden schon Ende 2014 wieder fusionieren würden und die resultierende Firma CRRC damit die Technologie aller beteiligten Hersteller gleichzeitig haben würde. Den westlichen Herstellern ist aber durchaus eine gewisse Kurzsichtigkeit vorzuwerfen und die Chinesen haben mit Sicherheit auch sehr geschickt taktiert.

³¹ Bombardier, Dr. Jianwei Zhang (Zugriff: 12.9.2020).

³² Railway Technology, The importance of China's high-speed tech (Zugriff: 12.9.2020) und Chan, China's New Diplomacy, S. 48.

³³ Anderlini, China: A future on track (Zugriff: 21.11.2020).

2.2 Wie CRRC zum grössten Hersteller der Welt wurde

Bis ins Jahr 2000 betrieb der chinesische Staat sämtliche Eisenbahnwerke selbst, was sich allerdings als überaus ineffizient erwies. Nachdem der Entschluss gefasst worden war, die Eisenbahnhersteller zu modernisieren und den westlichen Standards anzugleichen, wurden die Produzenten vom Eisenbahnministerium abgetrennt und in zwei Gesellschaften übertragen, in die «China South Car» und die «China North Car». Dies sollte unter anderem auch Konkurrenz anregen. Nachdem, wie in Kapitel 2.1 beschrieben, die Technologie von allen grösseren Herstellern absorbiert worden war und der Eisenbahnbau sich in China selbst eher abzukühlen begann, wurde begonnen, nach Möglichkeiten für den Export zu suchen. Bei der Familie der «Hexie»-Züge, die auf ausländischen Designs basierten, sind die Patente nur in China selbst gültig und jene Züge konnten daher nicht exportiert werden.

Daraufhin begann China mit der Entwicklung der «Fuxing»-Familie, die selbst konstruiert wurde und nur noch entfernt mit den akquirierten Designs zusammenhängt. Bei diesen «Fuxing»-Zügen hält China sämtliche Patente und deswegen können sie auch im Ausland verkauft werden.³⁴ CNR und CSR wurden am 31. Dezember 2014 zu CRRC fusioniert. Mit 168' 000 Mitarbeitenden³⁵ und einem Marktwert von 20 Mia. Euro wurde CRRC hiermit zum weltweit grössten Eisenbahnproduzenten (siehe Abb. 4).³⁶

³⁴ Lee, 1.300 Kilometer in viereinhalb Stunden (Zugriff: 21.11.2020).

³⁵ CRRC, Annual Report 2018 (Zugriff: 22.3.2020).

³⁶ SDA, Grossfusion in China, S. 89.

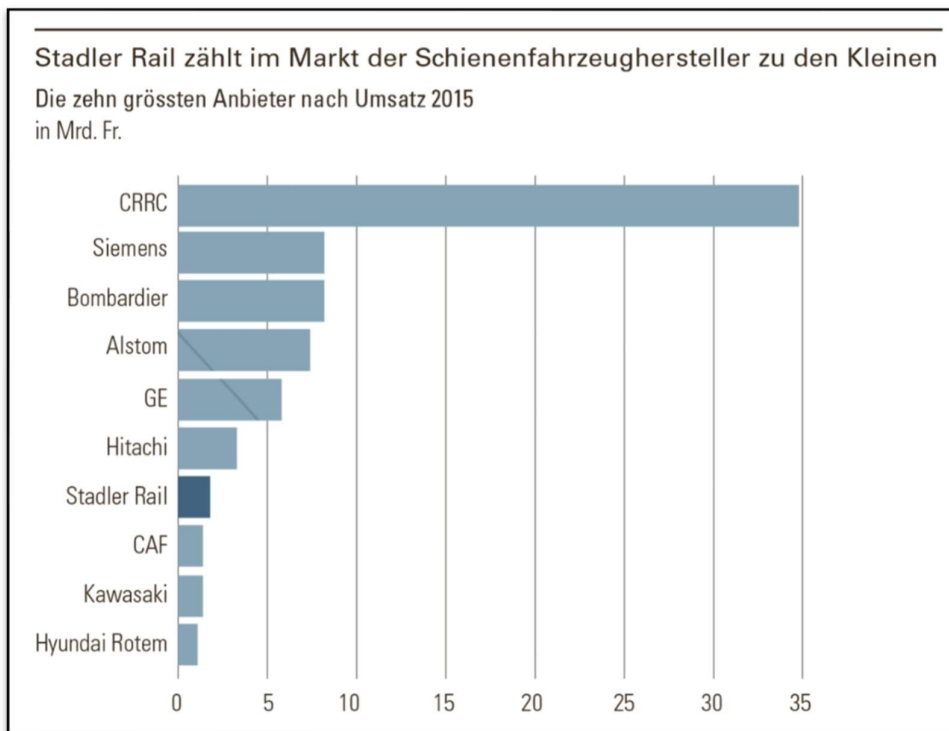


Abbildung 4: Die Eisenbahnhersteller weltweit nach Umsatz im Vergleich; im Jahr 2015 nach der Fusion von CSR und CNR zu CRRC

2.3 Hintergründe der Expansion von CRRC ins Ausland

Während der Jahre der stärksten Expansion des chinesischen Hochgeschwindigkeitsnetzes wurden bis zu 10'000 km neue Eisenbahnstrecken pro Jahr eröffnet. Da jetzt jedoch alle wichtigen Linien gebaut sind und sich herausgestellt hat, dass viele Hochgeschwindigkeitslinien jedes Jahr Defizite einfahren, werden deutlich weniger Hochgeschwindigkeitslinien pro Jahr eröffnet.³⁷ Dies führt auch zu einer geringeren Zahl an benötigten neuen Hochgeschwindigkeitszügen pro Jahr, da auch noch keine alten Züge ersetzt werden müssen.³⁸ Die Produktion von CRRC ist jedoch noch immer auf die Spitzenproduktion ausgelegt. Ein McKinsey-Bericht schätzt, dass 2016 die chinesischen Eisenbahnfabriken nur zu 40 % ausgelastet waren.³⁹

Um diesem Problem entgegen zu wirken, musste CRRC Lösungen finden. CRRC hätte einen Teil der ungenügend ausgelasteten Fabriken schliessen können, was aber nicht im Interesse des Besitzers, des chinesischen Staates, war. Denn dessen Ziel ist nicht der rasche Gewinn,

³⁷ Von 2017 bis 2020 wurden in drei Jahren über 8'000 km Hochgeschwindigkeitslinien gebaut, nun sind bis 2025 in fünf Jahren weitere 8'000 km geplant. Dies entspricht einer massiven Reduktion von über 2'600 km pro Jahr zu 1'600 km pro Jahr. Chan, China's New Diplomacy, S. 44.

³⁸ Debrunner, Chinas Stadler Rail stolpert nach Europa (Zugriff: 20.11.2020).

³⁹ Hein, Arnt-Philipp, Huge value pool shifts ahead – how rolling stock manufacturers (Zugriff: 13.7.2020).

sondern die Vollbeschäftigung der Bevölkerung. CRRC hat zurzeit über 168'000 Beschäftigte,⁴⁰ daher würde die Schliessung von Fabriken zu vielen Arbeitslosen führen.

Eine weitere Möglichkeit wäre, das eigene Netz immer weiter auszubauen und dadurch die Fabriken auszulasten. Dies wird auch gemacht, aber nicht mehr im selben Ausmass wie früher, da das Bauen von Hochgeschwindigkeitslinien sehr teuer ist und die wichtigsten und profitablen Linien schon gebaut wurden (siehe 2.1).

Damit bleibt noch die letzte Möglichkeit, nämlich der Export von Zügen ins Ausland. Diese Option wird gerade umgesetzt. Durch die Fusion von CSR und CNR konnten die Technologien von allen grösseren westlichen Herstellern (darunter Siemens, Alstom, Kawasaki und Bombardier) vereint werden. Daraufhin konnte CRRC die Technologien kombinieren und weiter verbessern. Damit sind alle Bedingungen für eine schnelle Expansion ins Ausland gegeben: gleichwertige oder bessere Technologie als die Konkurrenz aufgrund der Technologietransfers und der Fusion von CSR und CNR; schon vorhandene Fabriken mit freien Kapazitäten; im Verhältnis zu den europäischen Herstellern billige Arbeiter, die schon erfahren im Bau von Zügen sind; Eigentümer (chinesischer Staat) mit schier endlosen Mitteln, für die der sofortige Gewinn keine Priorität hat und Zusammenarbeit mit anderen chinesischen Staatsfirmen, um dem Käuferland ein Gesamtpaket für den Bau (China Railway Construction Company) und die Finanzierung der Linie (China Development Bank) zu ermöglichen. In Indonesien beispielsweise hat CRRC einen Auftrag über elf Hochgeschwindigkeitszüge für eine neue Strecke zwischen Jakarta und Bandung bekommen. Gebaut wird die Strecke von einem Konsortium aus indonesischen und chinesischen Firmen. Diese sind auch für die Wartung über die nächsten 50 Jahre verantwortlich. Finanziert wird das Projekt zu 75% von der China Development Bank.⁴¹ Der Vorteil von CRRC gegenüber westlichen Herstellern ist auch sichtbar in Bezug auf den gebotenen Preis bei Ausschreibungen. Nach Berichten sind die Preise von CRRC um 15%-25% tiefer als bei europäischen Herstellern.⁴² Dies bringt einen massiven Preisdruck für die europäischen Produzenten mit sich.

⁴⁰ CRRC, Company profile (Zugriff: 13.10.2020).

⁴¹ Briginshaw, CRRC to supply Indonesian high-speed trains (Zugriff: 2.10.2020).

⁴² Hein, Arnt-Philipp Huge value pool shifts ahead – how rolling stock manufacturers (Zugriff: 13.7.2020).

2.4 Zukünftige Entwicklungen dieser Expansion

Im Jahr 2015 präsentierte die chinesische Regierung ihre neue Industriestrategie «Made in China 2025». Dieser Plan präsentiert zehn Schlüsselbereiche, darunter auch die Eisenbahnbranche, und CRRC wurde sogar als wichtigstes Unternehmen in diesem Bereich explizit erwähnt.⁴³ Ziel ist es, in diesen Schlüsselbereichen bis 2020 40% und bis 2025 70% der Kernmaterialien und Komponenten selbst in China herzustellen. Dies bedroht europäische Zulieferfirmen, die noch immer Komponenten für die chinesische Eisenbahnindustrie und vor allem CRRC liefern.⁴⁴ «Made in China 2025» könnte dazu führen, dass der chinesische Markt noch stärker abgeschottet wird, da zwar schon bisher keine ganzen Züge nach China verkauft werden konnten, europäische Zulieferfirmen aber trotzdem durch Verkäufe von Komponenten an CRRC vom chinesischen Markt profitierten. Die chinesische Regierung bemüht sich, dass immer grössere Teile der Wertschöpfung in China selbst generiert werden. Während europäische Firmen Komponenten und Materialien aus aller Welt beziehen, sorgt CRRC immer stärker dafür, dass möglichst nur chinesische Firmen von der Produktion profitieren. «Made in China 2025» beinhaltet ebenfalls Subventionen in beträchtlicher Höhe aus Fonds der Regierung und in Form von Steuererleichterungen, wobei nicht klar ist, wie viel davon direkt an die Firmen fließt. Da «Made in China 2025» in Teilen gegen WTO-Regeln verstossen könnte, sind alle Informationen nur aus halboffiziellen Dokumenten öffentlich bekannt.⁴⁵ In Folge von «Made in China 2025» haben europäische Zughersteller und Zulieferer gemeldet, dass sich ihr Zugang zum chinesischen Markt verschlechtert habe.⁴⁶

CRRC hat in den USA anders als in Europa schon einige auch grössere Ausschreibungen gewonnen, darunter auch einen grossen Auftrag für die Metro von Chicago im Jahr 2016.⁴⁷ Es war auch die Rede davon, dass die Hochgeschwindigkeitstechnologie für eine mögliche Hochgeschwindigkeitslinie aus China kommen könnte.⁴⁸ Wegen des Handelskrieges der letzten Jahre zwischen den USA und China ist es jedoch fragwürdig, ob CRRC weitere Aufträge aus den USA erhält. Ausserdem gibt es in den USA bei Beschaffungen der öffentlichen Hand strikte Bestimmungen, die erfordern, dass grosse Teile der Wertschöpfung in den USA stattfinden, was bedeutet, dass zuerst Fabriken in den USA aufgebaut werden müssten.⁴⁹ Bisher sind es

⁴³ Zengelein, *Evolving Made in China 2025, China's industrial policy in the quest* (Zugriff: 13.10.2020).

⁴⁴ Wübbeke, *Made in China 2025, The making of a high-tech superpower and consequences*, S. 7 (Zugriff: 13.10.2020).

⁴⁵ Ebenda, S. 20.

⁴⁶ Goh, *Foreign rail firms shunted as 'Made in China' mantra gathers pace* (Zugriff: 14.10.2020).

⁴⁷ CRRC, *CTA award \$1.3b order for Chicago metro cars* (Zugriff: 14.11.2020).

⁴⁸ Respaut, *Chinese firms want to build, finance California high-speed train* (Zugriff: 14.11.2020).

⁴⁹ Trade Commissioner Service, *The Buy American Act* (Zugriff: 15.11.2020).

60% der Wertschöpfung, die in den USA erbracht werden müssen, zukünftig möglicherweise sogar 70%.⁵⁰ Deshalb hat CRRC die CRRC Sifang America gegründet und ein Werk in Chicago eröffnet. Der Aufbau von Produktionsstätten erfordert jedoch viel Zeit und Geld, und der Kostenvorteil von CRRC gegenüber westlichen Herstellern schwindet durch die amerikanischen Produktionskosten ebenfalls wieder. Ausserdem sind solche Aufträge nicht geeignet, die unterbeschäftigten chinesischen Fabriken zu füllen, und sie passen auch nicht gut zur chinesischen «Made in China 2025»-Strategie, die mehr Wertschöpfung in China vorsieht.

CRRC darf auch in Ländern agieren, die westlichen Herstellern wegen Sanktionen versagt sind. China beteiligt sich deutlich seltener an Sanktionen gegen Regimes als Europa. Gleichzeitig sind amerikanische Sanktionen in Europa äusserst wirksam, während die Bedeutung in China deutlich geringer ist. Dadurch kann CRRC in gewissen Fällen in die Lücke springen und konkurrenzlos Aufträge akquirieren. Zum Beispiel wollte Stadler Rail im Jahr 2018 bis zu 1000 Metro-Züge nach Teheran (Iran) verkaufen, dann allerdings wurden US-Sanktionen gegen den Iran verhängt, was dazu führte, dass sich Stadler Rail zurückziehen musste und der Auftrag an CRRC ging.⁵¹ Solche Konstellationen verschaffen CRRC möglicherweise auch in Zukunft einen Wettbewerbsvorteil, zum Beispiel in Ländern wie Venezuela, Iran, Nord-Korea, Russland und auch weiteren afrikanischen und asiatischen Ländern, gegen die Sanktionen verhängt wurden.

⁵⁰ Fockenbrock, Bahn-Industrie schlägt Alarm: Unfairer Wettbewerb gefährdet zahlreiche Jobs in Europa (Zugriff: 21.11.2020).

⁵¹ Börse online, Schweizer Bahnunternehmer Spuhler (Zugriff: 16.11.2020).

3 Reaktionen in Europa

Die rasante Entwicklung der chinesischen Eisenbahnindustrie ist im Ausland nicht unbemerkt geblieben und während früher dieser Entwicklung ausserhalb des Eisenbahnsektors keine grosse Beachtung geschenkt wurde, hat sich das spätestens seit dem Kauf von Vossloh in Deutschland durch CRRC auch in der Politik geändert. Bis jetzt zeigt sich eine Mischung aus Ablehnung und Kooperation. Während sich gegen das chinesische Prinzip von verschlossenem Heimmarkt und starker Expansion ins Ausland immer stärkere Kritik erhebt, versuchen einzelne Eisenbahnhersteller noch immer, mit chinesischen Herstellern zu kooperieren. Im Folgenden zeige ich auf, welche Massnahmen die einzelnen Hersteller ergriffen haben und wie die europäische Politik auf die Expansion von CRRC und anderen chinesischen Staatsunternehmen reagiert. Zuletzt beurteile ich, ob CRRC eine grosse Gefahr für die europäischen Hersteller bei Vergaben in Europa darstellt.

3.1 Reaktionen der Hersteller in Europa und spezifisch in der Schweiz

Wie erwähnt, endeten die meisten Kooperationen der europäischen Eisenbahnhersteller in China. Während Bombardier mit China nach wie vor eine offene Kooperation mit Wissens-Transfers hat, haben sich die anderen abgewandt. Dementsprechend waren auch die Reaktionen unterschiedlich. Mittlerweile haben alle besprochenen Hersteller eingesehen, dass sie sich vor der neuen Konkurrenz wappnen müssen, was durch die wiederholten Fusionsversuche zwischen den verschiedenen Akteuren am offensichtlichsten wird.

Neben den Abwehrversuchen gab es allerdings auch Kooperationsversuche, beispielsweise trat Siemens 2010 einem Konsortium von CSR bei, um in Saudi-Arabien gemeinsam Hochgeschwindigkeitszüge zu liefern. Schliesslich gewann allerdings ein anderer Anbieter und es gab keine weiteren Kooperationen im Bereich der Hochgeschwindigkeitszüge.⁵²

Im August 2015 veröffentlichte die Rail Working Group der European Chamber einen Bericht mit Forderungen an die chinesische Regierung. Die European Chamber vertritt die Interessen europäischer Unternehmen in China. Die drei zentralen Forderungen waren: verbesserter

⁵² Anderlini, China: A future on track (Zugriff: 21.11.2020).

Marktzugang für ausländische Eisenbahnhersteller, transparente Prozesse bei der Festlegung von neuen Industriestandards und zuletzt besserer Schutz von intellektuellem Eigentum.⁵³

Die Angst der europäischen Hersteller ist auch an einem Brief ersichtlich, der die Eisenbahnbranche im Jahre 2018 an die europäische Politik gesendet hat. In diesem an die Medien gelangten Brief hiess es, dass China mit staatlichen Beihilfen Exporte fördere.⁵⁴

Die europäischen Eisenbahnhersteller Bombardier, Alstom und Siemens sind jeweils Teil eines Industriekonzerns. Die Eisenbahnsparte ist dabei meist ein verhältnismässig kleiner und vor allem wenig profitabler Bereich des gesamten Unternehmens. Infolgedessen und wegen der verstärkten Konkurrenz aus China versuchen diese Unternehmen seit längerem, eine Lösung für ihre Bahnsparte zu finden.⁵⁵ Im September 2017 verkündeten Siemens und Alstom eine Fusion ihrer Bahnsparten, auch bekannt unter dem Schlagwort «Europäischer Champion». Diese Fusion wurde durch die französische und die deutsche Regierung wie auch vom Aktionariat unterstützt. Im Februar 2019 jedoch verbot die EU-Wettbewerbskommission unter der Leitung von Margrethe Vestager den Deal wegen Wettbewerbsbedenken. Diese Bedenken betrafen unter anderem den Bereich der Hochgeschwindigkeitszüge. Nach Aussagen der Wettbewerbskommission würde es in Europa nach diesem Zusammenschluss zu wenig Konkurrenz geben. Vestager ging in ihrer Begründung auch direkt auf die Konkurrenz durch CRRC ein. Sie befand, dass China bis jetzt in Europa nicht Fuss gefasst habe und auf absehbare Zeit kein Problem darstellen werde.⁵⁶ Siemens zeigte sich in einer Pressemitteilung enttäuscht, da zuvor noch weitere Zugeständnisse in den beanstandeten Bereichen gemacht worden waren. Zusätzlich schrieb Siemens: «Zudem hätte sie [=Fusion] einen europäischen Marktteilnehmer geschaffen, der dem zunehmenden Wettbewerb durch Konkurrenz von außereuropäischen Unternehmen gewachsen gewesen wäre.»⁵⁷ Damit war offensichtlich CRRC aus China gemeint.

Am 17. Februar 2020 wurde bekannt, dass Alstom plant, die Eisenbahnsparte von Bombardier für 5.8 – 6.2 Mia. Euro zu übernehmen. Im Pressebericht von Alstom wird die «einzigartige Position in China» hervorgehoben. Damit ist das gute Verhältnis von Bombardier zu China mit dem gemeinsamen Joint Venture mit CRRC (wie in 2.1 erwähnt) gemeint. Am 31. Juli 2020

⁵³ Rail Working Group, Rail Position Paper 2015/2016, S. 1 (Zugriff: 4.12.2020).

⁵⁴ Fockenbrock, Bahn-Industrie schlägt Alarm: Unfairer Wettbewerb gefährdet zahlreiche Jobs in Europa (Zugriff: 21.11.2020).

⁵⁵ Ewing, Siemens and Alstom Form European Train Giant to Beat Chinese Competition (Zugriff: 20.9.2020).

⁵⁶ Schmutz, Christoph, Die EU-Kommission untersagt die Bahn-Fusion von Siemens und Alstom (Zugriff: 18.9.2020).

⁵⁷ Siemens, Siemens und Alstom bedauern Entscheidung der EU-Kommission (Zugriff: 18.9.2020).

hiess die Europäische Kommission den Deal unter einigen Bedingungen gut, darunter Konzessionen an Hitachi für einen mit Bombardier entwickelten Zug.⁵⁸ Am 16. September 2020 wurde der Kaufvertrag unterschrieben. Allerdings wurde aufgrund Bombardiens schlechter Quartalsergebnisse der Preis um 300 Mio. nach unten angepasst.⁵⁹

Der Schweizer Hersteller Stadler Rail⁶⁰ hingegen hat bisher nicht versucht, mit grossen Zukäufen, Verkäufen oder Fusionen an Konkurrenzfähigkeit zu gewinnen, aber auch er hat schon Massnahmen spezifisch in Bezug auf CRRC ergriffen. Beispielsweise hat Stadler Rail im Oktober 2019 einen Auftrag der Westbahn⁶¹ über 15 Züge bekommen. Dies ist insofern speziell, als die Westbahn schon vor einigen Jahren 17 Züge des exakt gleichen Zugtyps kaufte, diese jetzt aber verkauft hat, um diese wie erwähnt durch 15 neue Züge des gleichen Zugtyps vom selben Hersteller zu ersetzen. Der Unterschied ist, dass die neuen Züge nicht mehr der Westbahn gehören, sondern der Austrian Train Finance AG, die zu 100% Peter Spuhler, dem Verwaltungsratspräsidenten und mit Abstand grösstem Aktionär von Stadler Rail, gehört. Nun least die Westbahn die Züge nur noch und ist nicht mehr der Eigentümer; dadurch konnte wichtige Liquidität für die Westbahn freigesetzt werden.⁶² In der entsprechenden Pressemitteilung von Stadler Rail wird genau dies als Möglichkeit gegen CRRC anzukommen, gepriesen: «Mit dem Gesamtpaket Schienenfahrzeuge, Wartungslösung und Finanzierung ist es Stadler gelungen, sich gegen CRRC durchzusetzen.» Neben den Fahrzeugen und der Finanzierung wird als dritter Punkt die Wartungslösung erwähnt. CRRC hat bisher noch keine Infrastruktur in Europa, um die Züge zu warten und deshalb ist dies ebenfalls noch ein Trumpf der europäischen Hersteller. Peter Spuhler wird in der gleichen Meldung zitiert: «Es freut mich auch, dass wir uns mit dem attraktiven, kundenspezifischen Gesamtpaket gegen die Chinesen durchgesetzt haben.» Der Fakt, dass in einer offiziellen Pressemitteilung so klar darauf hingewiesen wird, dass man sich gegen einen Konkurrenten durchgesetzt hat und sogar dessen Name mehrfach erwähnt wird, weist darauf hin, wieviel Respekt der neuen Konkurrenz entgegengebracht wird.⁶³

Der Börsengang von Stadler Rail im April 2019 wird auch als Schritt zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit gesehen.⁶⁴

⁵⁸ Alstom, European Commission clears Alstom's acquisition of Bombardier Transportation (Zugriff: 18.9.2020).

⁵⁹ Alstom, Key milestone in Alstom's acquisition project of Bombardier Transportation: signed sale (Zugriff: 19.9.2020).

⁶⁰ Stadler Rail hat sich leider nicht zu einem Interview bereit erklärt.

⁶¹ Privates Eisenbahnunternehmen in Österreich.

⁶² Felber-Eisele, Wie Stadler Rail versucht, die Chinesen abzuwehren (Zugriff: 20.9.2020).

⁶³ Stadler Rail, 15 Neue Kiss-Intercityzüge für die Westbahn / inkl. Zitate (Zugriff: 19.9.2020).

⁶⁴ Stadler Rail, Stadler plant Börsengang und Kotierung an der SIX Swiss Exchange (Zugriff: 20.11.2020).

Eine weitere Stärke von Stadler Rail gegenüber der Konkurrenz sind die schnellen und pünktlichen Ablieferungen wie auch stark auf den Kunden massgeschneiderte Fahrzeuge.⁶⁵ Auch ist anzunehmen, dass sich CRRC eher auf Ausschreibungen über grosse Stückzahlen einheitlicher Fahrzeuge fokussieren wird und nicht bei kleineren und mittleren Bestellungen mitbieten wird, wo Stadler Rail sehr aktiv ist.⁶⁶ Maria Leenen von der Beratungsfirma SCI Verkehr sagte hierzu:

«Der Bau von Schienenfahrzeugen ähnelt eher dem Anlagenbau, wir haben keine Serienproduktion mit großen Stückzahlen wie in der Autoindustrie. Die Produktion von Schienenfahrzeugen hat Mittelstands-Charakter.»⁶⁷

Dies bedeutet, dass – obwohl im Moment ein Konsolidierungsdruck zu bestehen scheint – Grösse nicht unbedingt ein Wettbewerbsvorteil ist. Die kleineren Hersteller wie Stadler Rail sind nicht unbedingt in einer schlechteren Position als die ganz grossen Hersteller.⁶⁸

Eine weitere Massnahme von Stadler Rail war der Kauf von Vossloh Spanien, um das Strassenbahngeschäft zu stärken. Als Grund für die Übernahme wird eine Konsolidierungswelle genannt, die CNR und CSR mit ihrer Fusion zu CRRC losgetreten haben.⁶⁹

Stadler Rail hat ebenfalls das erklärte Ziel, zukünftig Produkte in der Signaltechnik anzubieten.⁷⁰ Der Grund für die Expansion mag bei den hohen Margen in der Signaltechnik liegen, es ist aber auch gut möglich, dass Stadler Rail ihr Geschäft diversifizieren will. Da CRRC in der Signaltechnik bisher nicht in Europa aktiv ist und das Geschäft aufgrund der unterschiedlichen Normen sehr länderspezifisch ist, könnte die Signaltechnik für Stadler Rail attraktiv sein.

Peter Spuhler sagte persönlich in einem Interview im Jahr 2018,⁷¹ dass Stadler Rail keine Chance habe, in China Züge zu verkaufen, da China ihren Heimmarkt schütze und Züge zu Dumpingpreisen verkaufe. Deshalb sympathisiert Peter Spuhler mit den Versuchen der US-Regierung, von China Konzessionen zugestanden zu bekommen.⁷² Allerdings kritisiert er die Art und Weise, wie dies erreicht werden soll, insbesondere die Sprunghaftigkeit des Vorgehens.

⁶⁵ Stadler Rail, Stadler plant Börsengang und Kotierung an der SIX Swiss Exchange (Zugriff: 20.11.2020).

⁶⁶ Debrunner, Chinas Stadler Rail stolpert nach Europa (Zugriff: 20.11.2020).

⁶⁷ Rees, Maria Leenen: Die Konzentration geht weiter (Zugriff: 21.11.2020).

⁶⁸ Gehm, «In diesem Punkt bin ich mit Trump einverstanden» (Zugriff: 21.11.2020).

⁶⁹ Stadler Rail, Stadler Rail übernimmt Vossloh españa (Zugriff: 19.9.2020).

⁷⁰ Stadler Rail, Stadler plant Börsengang und Kotierung an der SIX Swiss Exchange (Zugriff: 20.11.2020).

⁷¹ 20 minuten online, «Stadler Rail hätte in China keine Chance» (Zugriff: 4.9.2020).

⁷² Gehm, «In diesem Punkt bin ich mit Trump einverstanden» (Zugriff: 21.11.2020).

Auf die Frage, ob ihm die drohende Konkurrenz aus China Angst mache, antwortete Peter Spuhler im Jahr 2013:

«Die chinesische Bahnindustrie wird eines Tages stark genug sein, den westeuropäischen Ansprüchen zu genügen. Die Frage ist nur, wann sie den Schritt nach Europa macht. Einfach wird er nicht, weil sich der Bahnmarkt im Westen sehr heterogen präsentiert. Es gibt viele länderspezifische Eigenheiten bei Spurweite, Stromsystem, Sicherungsanlagen etc. Das macht es komplex. Doch ich habe Respekt vor den Chinesen.»⁷³

Diese Aussage vor sieben Jahren zeigt, dass den Bahnherstellern die zukünftige Konkurrenz schon damals bewusst war.

3.2 Reaktionen der europäischen Politik

In den letzten Jahren ist sich die europäische Politik zunehmend der möglichen baldigen Expansion Chinas bewusst geworden und die Akteure in der Politik haben daraufhin unterschiedliche Stossrichtungen eingeschlagen.

3.2.1 Reziprozität

Ein wichtiger Kritikpunkt an China, der von verschiedener Seite geäußert wird, darunter auch vom Schweizer Bundesrat, ist die fehlende Reziprozität. Reziprozität⁷⁴ bezeichnet die gegenseitige Gleichbehandlung von Unternehmen aus verschiedenen Ländern. Reziprozität wird in Bezug auf Rechtsgleichheit, Gleichberechtigung bei Investitionen und Übernahmen sowie faire öffentliche Ausschreibungen für Aufträge verwendet.

Auf Investitionen (vgl. 2.1) bezogen, konnten die westlichen Hersteller nicht eigene Tochtergesellschaften in China aufbauen, sondern mussten Kooperationen oder Lizenzverträge mit chinesischen Unternehmen eingehen. Umgekehrt jedoch ist dies anders, wie auch die Übernahme von Vossloh in Deutschland im Jahr 2019 durch CRRC zeigt.

In Bezug auf öffentliche Ausschreibungen ist es so, dass praktisch alle Industrieländer dem Government Procurement Agreement (GPA) der World Trade Organisation (WTO) unterstehen. Dieser GPA besagt, dass Beschaffungen des Staates ab einem gewissen Wert öffentlich und international ausgeschrieben werden müssen. Es darf eine Firma nicht aufgrund ihrer Herkunft oder ihres Besitzers diskriminiert werden. Eisenbahnbestellungen fallen aufgrund ihres meist hohen Beschaffungswertes immer unter diesen Vertrag. Obwohl China schon seit

⁷³ Kofler, Peter Spuhler: «Ich fordere keinen Heimatschutz» (Zugriff: 21.11.2020).

⁷⁴ Von lateinisch *reciprocus* = aufeinander bezüglich, wechselseitig.

2001 Mitglied der WTO ist, hat es den GPA noch nicht unterschrieben. Faktisch heisst das, dass CRRC in Westeuropa an Ausschreibungen teilnehmen kann, während europäische Unternehmen in China dies umgekehrt nicht regelmässig können. Dies bedeutet nicht nur, dass westliche Hersteller von einem gigantischen Markt ausgeschlossen sind, sondern auch, dass CRRC als einziger grösserer Hersteller in China über gesicherte, konstante Einnahmen in ihrem Heimmarkt verfügt.

Sowohl bei Investitionen als auch im öffentlichen Beschaffungswesen scheinen sich jetzt allerdings Veränderungen abzuzeichnen. Im Jahr 2017 wurde Equipment für Züge von der Negativliste der chinesischen Regierung gestrichen, was bedeutet, dass ausländische Unternehmen nicht mehr gezwungen werden, in diesem Bereich Joint Ventures mit chinesischen Firmen einzugehen, um Eisenbahnzüge in China zu produzieren. Dies ist allerdings für westliche Eisenbahnfirmen vorderhand nicht von grosser Bedeutung, zumindest solange sie nicht gleichberechtigt an Ausschreibungen für Rollmaterial teilnehmen können, da es für westliche Eisenbahnfirmen nur begrenzt Sinn machen würde, Züge in China herzustellen, wenn jene nicht auch lokal verkauft werden können. Im Januar 2020 implementierte China ein neues «Foreign Investment Law», welches für Gleichberechtigung zwischen staatlichen und privaten wie möglicherweise auch ausländischen Unternehmen sorgen soll. Unter anderem soll der Schutz von intellektuellem Eigentum verbessert werden und es wird verboten, ausländische Unternehmen zu Technologietransfers zu zwingen. Da das Gesetz 2015 schon einmal diskutiert wurde, dann aber liegen blieb, wird spekuliert, dass es unter anderem auch aufgrund der härteren Gangart der Trump-Regierung implementiert wurde. Die grosse Frage allerdings ist, wie sich dieses Gesetz effektiv auswirken wird, da der Plan «Made in China 2025» ja immer noch in Kraft ist und dieser der Öffnung des chinesischen Heimmarktes widerspricht. Möglich ist auch, dass dieses Gesetz nur erneut aufgenommen wurde, um die Trump-Regierung kurzfristig zu beruhigen.⁷⁵

Parallel zu diesem neuen Gesetz, das ebenfalls eine Verbesserung der staatlichen Ausschreibungen für ausländische Unternehmen verspricht, laufen auch Verhandlungen über den Beitritt Chinas zum GPA (siehe Abb. 5). Im Oktober 2019 hat China der WTO ein neues Angebot zum Beitritt unterbreitet. Das neue, erweiterte Angebot beinhaltet auch Staatsunternehmen

⁷⁵ Chipman, China's New FTZ Negative List (Zugriff: 27.9.2020) und Zhou, China's New Foreign Investment Law: A Backgrounder (Zugriff: 27.9.2020)

im Eisenbahnbereich. Allerdings ist China schon seit 2007 in Gesprächen mit den GPA-Mitgliedern und dieses Angebot ist das erste neue seit 2014, was Zweifel aufkommen lässt, wie ernst es China mit seinem Antrag auf Mitgliedschaft ist.⁷⁶

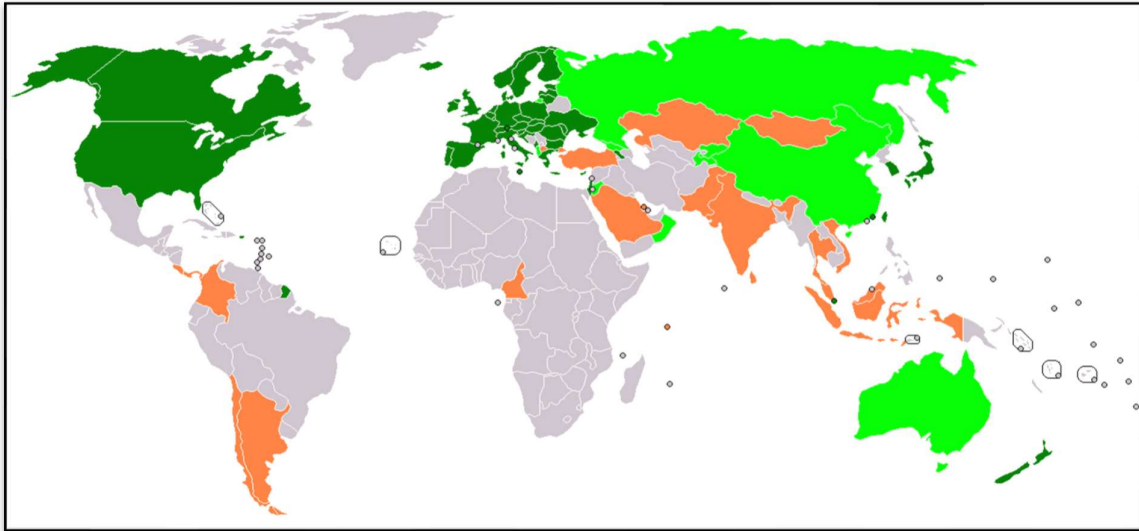


Abbildung 5: GPA Vertrag; Dunkelgrün: Mitglieder, Hellgrün: Beobachter in Beitrittsverhandlungen
Orange: lediglich Beobachterstatus

Ökonomen sind sich im Allgemeinen auch nicht einig, wie wichtig Reziprozität für westliche Firmen überhaupt ist. Beispielsweise sagte Stefan Kooths vom Kieler Institut für Weltwirtschaft:

«Freihandelsgespräche beruhen auf der Idee der Reziprozität. Man öffnet den eigenen Markt in dem Masse, wie es die Handelspartner auch tun. Das führt zu zähen Verhandlungen. Die Marktöffnung wird als Zugeständnis betrachtet, das man auch wieder zurücknehmen kann. Damit werden die Interessen der Produzenten höher gewichtet als die der Konsumenten. Diese möchten aber Produkte so günstig wie möglich kaufen können. Behinderungen des Handels gehen zulasten der Konsumenten. Deshalb sollte man nicht immer auf Reziprozität bestehen.» Und: «Wir können unmöglich durch Steuern und andere Massnahmen all das neutralisieren, worin sich die Wirtschaftspolitik in der übrigen Welt von unseren Vorstellungen unterscheidet. Dadurch werden wir restriktiver beim Marktzugang. Und zwar weniger über Zölle als über Standards. Das ist das eigentliche Problemfeld der Handelspolitik. (...) Und wir laufen Gefahr, die chinesische Wirtschaftspolitik zu imitieren. Subventioniert China etwas, wird auch hierzulande nach Zuschüssen gerufen. Damit wird unsere Wirtschaftspolitik immer chinesischer, und wir höhnen unsere Vorstellung von einer auf Wettbewerb basierenden, marktwirtschaftlichen Ordnung aus.»⁷⁷

⁷⁶ WTO, China submits revised offer (Zugriff: 29.9.2020)

⁷⁷ Schmutz, Christoph «Wir laufen Gefahr, die chinesische Wirtschaftspolitik zu imitieren».

Meiner Meinung nach ist Reziprozität für Entwicklungsländer in einem frühen Stadium nicht nötig, da Importsubstitution⁷⁸ für die weitere Entwicklung solcher Länder entscheidend sein kann. Ab einem gewissen Entwicklungsstand sollte allerdings der Reziprozität zwischen Ländern mehr Beachtung geschenkt werden, da die fehlende Reziprozität zu einem grossen Wettbewerbsnachteil für Staaten werden kann, die schon liberale Regeln haben. Ich glaube, dass China mittlerweile das Stadium erreicht hat, wo man auf allgemeine Reziprozität pochen kann. Zusätzlich beinhaltet Chinas Wachstumsstrategie Staatsunternehmen und hier sollte umso mehr Wert auf Reziprozität gelegt werden, um starke Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern. Andere ostasiatische Staaten wie Südkorea, Japan und Taiwan haben sich ebenfalls durch eine aggressive Wachstumsstrategie verbunden mit Importsubstitution und Protektionismus zu Industrieländern entwickelt. Auch diese Länder mussten jedoch an einem gewissen Punkt einsehen, dass sie keine aufstrebenden Entwicklungsländer mehr waren, sondern sich zu richtigen Industrieländern entwickelt hatten. Um weiter exportieren zu können, mussten sie sich ebenfalls an die liberalen Regeln der Industriestaaten anpassen. Sie traten der OECD⁷⁹ bei und unterschrieben den GPA-Vertrag.

3.2.2 Reaktionen der EU

In der EU gibt es verschiedene Akteure mit unterschiedlichen Interessen. Frankreich und Deutschland wollen ihre Industriekonzerne Alstom und Siemens konkurrenzfähig gegenüber der neuen Konkurrenz halten. Die EU-Wettbewerbskommission will hauptsächlich, dass inhereuropäisch ein Wettbewerb herrscht, Innovationen hoch und Preise tief bleiben. Daneben gibt es auch noch wirtschaftsliberale Stimmen, die argumentiert, dass keine Massnahmen nötig seien, da CRRC bisher noch nicht gross im europäischen Markt aufgetreten sei.

Nach dem Veto der EU-Wettbewerbskommission gegen die Alstom-Siemens-Fusion im Februar 2018 forderten der deutsche Wirtschaftsminister Peter Altmaier wie auch der französische Wirtschaftsminister Bruno Le Maire eine Anpassung des EU-Wettbewerbsrechts, um das Entstehen von Industriechampions zu erleichtern, die es mit Giganten aus den USA und China aufnehmen können. Altmaier fordert, dass zukünftig der globale Markt und nicht mehr der europäische als Entscheidungsgrundlage für Sektoren wie Eisenbahn, Luftfahrt oder Banken benutzt wird. Bruno LeMaire sagte, er kämpfe für ein «starkes Europa, das beschützt, nicht

⁷⁸ Entwicklungsstrategie; hohe Zölle werden auf Importprodukte erhoben, in der Hoffnung, eine starke einheimische Industrie aufzubauen.

⁷⁹ Taiwan gehört aufgrund seines umstrittenen Status nicht der OECD an.

für ein Europa, das seinen Markt riesengroß für andere Akteure öffnet, die ihre eigenen Märkte nicht öffnen».⁸⁰ Die ehemalige CDU-Chefin Annegret Kramp-Karrenbauer forderte ebenfalls, dass das Wettbewerbsrecht nicht länger «strategische Weichenstellungen verhindern» soll.⁸¹



Abbildung 6: EU-Wettbewerbskommissarin Margrethe Vestager bei der Medienkonferenz zur Alstom-Siemens-Fusion

Die EU-Wettbewerbskommissarin Vestager (siehe Abb. 6) begründete ihre Ablehnung der Alstom-Siemens Fusion damit, dass die Fusion zu höheren Preisen bei Signalanlagen und Hochgeschwindigkeitszügen geführt hätte.⁸² Sie ist nicht die Einzige, die dieser Meinung ist. Der Vorsitzende des Sachverständigenrats der deutschen Bundesregierung, Christoph M. Schmidt, sagte: «Innovationsfähigkeit entsteht aus Wettbewerbsdruck. Ich warne davor, hier die Zügel locker zu lassen». Auch der Düsseldorfer Ökonom Justus Haucap findet es «absolut kontraproduktiv», das Entstehen von Giganten mit großer Marktmacht zu genehmigen. Vestager argumentiert auch, dass CRRC bisher den grössten Teil ihres Umsatzes in China erwirtschaftet und sie hält es für «höchst unwahrscheinlich», dass CRRC die beiden europäischen Produzenten in nächster Zeit in Europa unter Druck setzen kann. Vestager plädiert anstatt für europäischer Champions für strenge Anti-Dumping-Massnahmen, Investitionskontrollen für sensible Sektoren und eine klare Industriepolitik.⁸³

⁸⁰ Wut in Paris über plötzliches Auftauchen von CRRC in Deutschland, Industrie Magazin (Zugriff: 21.11.2020).

⁸¹ Schmutz, Die EU-Kommission untersagt die Bahn-Fusion von Siemens und Alstom (Zugriff: 18.9.2020).

⁸² Schmutz, Die EU-Kommission untersagt die Bahn-Fusion von Siemens und Alstom (Zugriff: 18.9.2020).

⁸³ Heide, Die geplatze Fusion von Siemens und Alstom verändert das Wettbewerbsrecht (Zugriff: 20.9.2020).

Die Deutsche Bahn hingegen liess verlauten, dass sie in Zukunft Züge auch von CRRC kaufen werde.⁸⁴ Bisher wurden zwar erst Rangierloks bei CRRC bestellt, jedoch kann CRRC hier beweisen, dass sie das strenge deutsche Zulassungsverfahren zu meistern vermag. Die deutsche Bahn ist CRRC gegenüber wohlwollend eingestellt, weil sie sich Preisvorteile erhofft.⁸⁵

3.2.3 Reaktionen der Schweizer Politik

Während die Konkurrenz aus China lange Zeit kein grosses Thema war und die meisten Regeln sehr liberal waren, gab es in letzter Zeit mehrere Vorstösse im Parlament, um dies zu ändern. Chinas Wirtschaftsstrategie wird über alle politischen Spektren zunehmend als problematisch gesehen, allerdings unterscheiden sich die Lösungsvorschläge stark. Bisher dreht sich die Diskussion mehr um sogenannte Investitionskontrollen als um das Einfordern fairer Bedingungen für die eigenen Unternehmen im chinesischen Markt.

2013 äusserte sich der Bundesrat noch äusserst ablehnend zur Motion 13.3280 von Herrn Dominique de Buman (CVP), die das Ziel verfolgte, Schweizer Unternehmen vor ungewollten Übernahmen durch ausländische Unternehmen zu schützen. Der Bundesrat argumentierte zum einen, dass die Schweiz von Investitionsfreiheit stark profitiere und dass wichtige Infrastrukturen sowieso in der Hand des Bundes seien und dadurch gar nicht übernommen werden könnten. Im Nationalrat wurde die Motion nicht einmal behandelt. Dies zeigt, dass damals ausländische Übernahmen durch Staatsunternehmen noch nicht als Problem wahrgenommen wurden und China als Ganzes noch nicht so stark als Konkurrenz betrachtet wurde. Ab 2017 jedoch gingen zahlreiche Motionen⁸⁶ von Parlamentariern verschiedenster politischer Spektren ein, darunter von SVP, CVP und der SP:

- Motion 17.3387 «Übernahmen schweizerischer Unternehmen durch chinesische Staatsfirmen. Eine Bedrohung für die volkswirtschaftlichen Interessen der Schweiz?»
- Motion 17.5659 «Mehr Selbstbewusstsein, auch gegenüber China!»
- Motion 18.3230 «Behörde für eine souveräne und nachhaltige industrielle Entwicklung der Schweiz»
- Motion 18.3233 «Investitionsprüfung bei ausländischen Investitionen»

⁸⁴ Ankenbrand, Deutsche Bahn will Züge bald in China kaufen (Zugriff: 22.10.2020).

⁸⁵ Schlesiger, Wie sich Chinas Zug-Gigant nach Europa schleicht (Zugriff: 22.10.2020).

⁸⁶ Parlamentsdienste, NR Cédric Wermuth – Einfluss von China auf Schweizer Firmen. Vgl. Anhang S.58-64.

- Motion 18.3376 «Ausländische Firmenübernahmen in der Schweiz. Ist die heutige Schrankenlosigkeit noch haltbar?»
- Motion 19.3528 «Rollt China die Schweiz von hinten auf?»
- Motion 19.3491 «Stärkung der Fusionskontrollen bei ausländischen Direktinvestitionen»

Infolge dieses Wandels der allgemeinen Meinung zu Investitionskontrollen musste auch der Bundesrat seine Haltung anpassen. Als Reaktion auf die Motion 18.3376 von Pirmin Bischof («Ausländische Firmenübernahmen in der Schweiz. Ist die heutige Schrankenlosigkeit noch haltbar?») willigte der Bundesrat ein, einen ausführlichen Bericht über Investitionskontrollen erstellen zu lassen. Der 56-seitige Bericht, den der Bundesrat in Folge geschrieben hat, beschreibt ausführlich die aktuelle Situation in der Schweiz und im Ausland sowie Auswirkungen einer Investitionskontrolle und alternativer Vorgehensweisen. Der Bundesrat willigte ebenfalls ein, ein sogenanntes Monitoring durchzuführen, also die Situation aktiv zu beobachten und falls nötig Massnahmen zu ergreifen. Darüber hinaus sah er aber keinen Handlungsbedarf:

«Wie im Bericht vom 13. Februar 2019 erwähnt, hält es der Bundesrat zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht für angebracht, Massnahmen gegen ausländische Direktinvestitionen zu ergreifen. Die Schweiz verfügt bereits heute über ein umfassendes Regelwerk gegen unerwünschte Übernahmen (siehe Bericht vom 13. Februar 2019). Der Bundesrat ist der Meinung, dass das beschlossene Monitoring ein nützliches Instrument ist, da er damit die Situation innerhalb der nächsten vier Jahre erneut beurteilen und seine Haltung gegebenenfalls überdenken kann.»⁸⁷

3.2.4 Lex China⁸⁸

Dem Parlament geht dieses Monitoring offenbar allerdings nicht weit genug, denn das Parlament hat die Motion 18.3021 von Nationalrat Beat Rieder (CVP) mit dem Titel «Schutz der Schweizer Wirtschaft durch Investitionskontrollen» angenommen. Diese Motion, auch Lex China genannt, war zuvor zwar sowohl vom Bundesrat als auch von der Wirtschaftskommission des Nationalrats abgelehnt worden, trotzdem wurde die Motion vom Ständerat im Juni 2019 wie auch vom Nationalrat im März 2020 angenommen.⁸⁹ Diese Motion richtet sich hauptsächlich gegen China. Die Idee der Motion ist es, dass eine Genehmigungsbehörde für ausländische Direktinvestitionen geschaffen werden soll, die prüft, ob Investitionen ein Si-

⁸⁷ Molina, Stärkung der Fusionskontrollen bei ausländischen Direktinvestitionen (Zugriff: 20.11.2020).

⁸⁸ Für dieses Kapitel der Arbeit wurden Politiker aus allen politischen Spektren für ein Interview angefragt. Ein Interview wurde mit Nationalrat Leo Müller (CVP) und Nationalrat Beat Walti (FDP) geführt.

⁸⁹ Ständerat, Schutz der Schweizer Wirtschaft durch Investitionskontrollen (Zugriff: 28.9.2020).

cherheitsrisiko für die Schweiz darstellen. Begründet wurde die Motion unter anderem spezifisch mit dem Problem, dass ein «ausländische[r] Staat, Staatsfonds oder ein mit staatlichen Subventionen – beispielsweise nichtmarktgerechten Finanzierungen – im Wettbewerb bevorzugen[r] Investor» Schweizer Unternehmen aufkaufen kann. Weiter wird kritisiert: «Erschwerend kommt hinzu, dass nicht alle Staaten, welche durch staatlich kontrollierte oder mitfinanzierte Unternehmen in der Schweiz Firmen übernehmen, schweizerischen Unternehmen Gegenrecht bieten, sodass diese in jenen Staaten ebenfalls uneingeschränkt Unternehmen übernehmen könnten. Das Prinzip der Reziprozität ist vielfach nicht gewährleistet.»⁹⁰ wird kritisiert. Des Weiteren wird erwähnt, dass unzählige Länder auch Investitionskontrollen haben, darunter die USA, Deutschland, Frankreich und Grossbritannien. Der Bericht kritisiert, dass im Jahr 2016 mehr chinesische Investitionen in die Schweiz flossen als in die gesamte EU, wobei hier beachtet werden muss, dass 2016 das Jahr der gigantischen Übernahme von Syngenta war und es wahrscheinlich weder vorher noch nachher der Fall war, dass 45 Mia. Fr. Direktinvestitionen aus China in die Schweiz flossen.⁹¹ Auch werden in der Motion grosse ausländische Übernahmen von Schweizer Unternehmen der letzten Jahre aufgelistet: «Bartholet, Syngenta, Gategroup, Swissport oder SR Technics». Alle diese Unternehmen wurden von chinesischen Investoren oder Staatsfirmen übernommen. Dies illustriert nochmals, dass China der Haupttreiber dieser Motion ist.

Der Bundesrat, der ablehnend auf die Motion reagierte, betonte, dass die Schweiz von hürdenlosen Direktinvestitionen stark profitiert habe, auch durch die 470'000 Stellen, die diese Unternehmen in der Schweiz geschaffen haben. Zusätzlich betont der Bundesrat, dass die Schweizer Direktinvestitionen im Ausland immer noch bedeutend höher seien als die ausländischen Direktinvestitionen in der Schweiz. Der Bundesrat beteuert, er beobachte die Situation genau und werde, wenn nötig, handeln. Die ablehnende Mehrheit der Wirtschaftskommission des Nationalrats fügte an, dass eine Investitionskontrolle schlechte Signale an potenzielle Investoren aussende und dass diese Motion den Wohlstand unnötig gefährde.⁹² Auf das Argument der Befürworter, dass viele Länder Investitionskontrollen hätten, antworten die Gegner, dass dies alles grosse Länder mit dem nötigen politischen Gewicht seien und dass andere kleine Länder ebenfalls keine Investitionskontrollen hätten.

⁹⁰ Rieder, Schutz der Schweizer Wirtschaft durch Investitionskontrollen (Zugriff: 28.9.2020).

⁹¹ Baker, Chinese FDI into North America and Europe in 2018 Falls 73% to Six-Year Low (Zugriff: 20.11.2020).

⁹² Nationalrat, Schutz der Schweizer Wirtschaft durch Investitionskontrollen (Zugriff: 28.9.2020).

Die Motion wurde wie erwähnt von einem CVP-Mitglied eingereicht und von etlichen weiteren ParlamentarierInnen mitunterzeichnet. Unterstützt wurde sie auch durch die linke Ratsseite. SP und Grüne stimmten mit der CVP geschlossen dafür, während die FDP geschlossen dagegen stimmte. Die SVP und die Grünliberalen stimmten ebenfalls mehrheitlich dagegen. Teilweise fanden Parlamentarier die Ausgestaltung der Motion nicht genügend. Ständerat Hannes Germann (SVP) beispielsweise sagte: «Insofern finde ich, die Motion nimmt etwas Richtiges auf, ein berechtigtes Anliegen, überschießt aber. Darum kann ich ihr nicht zustimmen.» Oder Thomas Minder, Mitglied der SVP-Fraktion, sagte: «Ich habe Sympathie für das Anliegen, das Thema von Kollege Rieder, doch ist leider der Motionstext zu offen, zu breit formuliert.» Die Kritiker sind der Meinung, man müsste zwischen Mehrheits- und Minderheitsbeteiligungen unterscheiden, ferner zwischen staatlichen und privaten Übernahmen differenzieren, sowie auch eine Beurteilung der strategischen Bedeutung der Schweizer Unternehmen vornehmen.

93

Nach der Annahme der Motion durch den Nationalrat, wurde die Motion an den Bundesrat überwiesen, welcher nun zwei Jahre Zeit hat, um eine praktikable Lösung zu finden.

CVP-Nationalrat Leo Müller, Vizepräsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben, versicherte im Interview,⁹⁴ dass sich die Investitionskontrollen nicht gegen Übernahmen durch private ausländische Unternehmen, sondern hauptsächlich gegen Übernahmen durch ausländische Staatsunternehmen und auch Staatsfonds (z.B. Qatar) richten werden. Ebenfalls soll das Gesetz seiner Meinung nach verhindern, dass Know-how durch ausländische Unternehmen abgesaugt wird, welches durch Subventionen der Schweizer Regierung in Bildungseinrichtungen erst aufgebaut wurde. Nationalrat Müller ist der Meinung, dass Wissen eine Art Rohstoff sei, wie für andere Länder Erdöl oder Gold, das nicht einfach abgezogen werden dürfe. Weiter glaubt er, dass die Schweiz nicht viel für einen faireren Markt (Reziprozität) machen könne, sondern dass so etwas nur die WTO könne. Er sagt, dass das Freihandelsabkommen wegen technischer Hemmnisse noch nicht vollständig funktioniere, aber er sieht dies nicht als Hauptproblem an. Auch bei der Dumpingproblematik auf Seite von CRRC könne die Schweiz nur wenig tun, denn China könne sich aufgrund seiner Macht Dinge erlauben, die sich kleinere Länder nicht erlauben könnten. Ein weiteres Problem, welches die Schweiz nicht beeinflussen könne, sei die fehlende Neutralität der Rechtsprechung in China. Die Idee gewisser

⁹³ Nationalrat, Abstimmungsprotokoll (Zugriff: 29.9.2020).

⁹⁴ Müller, Ruswil, 16. Juli 2020 (siehe S. 51).

europäischer Länder, einen europäischen Champion zu produzieren, sieht er allerdings kritisch, da dies kleinere europäische Hersteller bedrängen würde. Wichtig ist Herr Müller, dass das Gesetz nicht nur auf China bezogen werde, da in Zukunft auch bezüglich anderer Länder ähnlich Situationen entstehen könnten.

FDP-Nationalrat Beat Walti, Fraktionspräsident der FDP und Mitglied der Kommission für Wirtschaft und Abgaben, hingegen ist gegen Investitionskontrollen.⁹⁵ Er argumentiert, dass man bei chinesischen Unternehmen nicht gut erkennen könne, ob es ein privates oder staatliches Unternehmen sei. Ausserdem würden in China auch die privaten Unternehmen vom Staat beeinflusst. Zudem wäre auch bei Pensionskassen und Staatsfonds aus anderen Staaten unklar, was gelte. Herr Walti sagte auch, dass sowieso schon grosse Teile der börsenkotierten Unternehmen in ausländischem Besitz seien (z.B. UBS). Herr Walti erwähnte ebenfalls, dass die Direktinvestitionen von Schweizer Unternehmen im Ausland höher wären als jene von ausländischen Unternehmen in der Schweiz. Der Vorstoss wäre veraltet, da es in den letzten Jahren nicht mehr viele grosse Übernahmen durch chinesische Unternehmen gegeben habe. Dies sei eine Folge davon, dass auch China nur limitierte Mittel habe. Die Schweiz habe von der Offenheit stark profitiert, da die Direktinvestitionen viele Arbeitsplätze geschaffen hätte und zentral für die jetzige vorteilhafte Lage der Schweiz gewesen sei. Die Schweiz als kleines Land könne nicht Investitionskontrollen einführen; bisher hätten meist nur grosse Länder mit einem grossen Binnenmarkt diese eingeführt. Herr Walti erklärte, dass es eine falsche Vorstellung wäre, dass China Schweizer Unternehmen kaufe, um diese danach komplett nach China zu verlagern. Dies wäre vielleicht vor 50 Jahren möglich gewesen, als man den Maschinenpark und die Produktion eines Unternehmens verlagern konnte. Heutzutage würde China allerdings vor allem für die innovativen und kreativen Mitarbeiter bezahlen, und diese könne man nicht einfach verlagern oder ersetzen. Darum sieht Herr Walti die attraktiven Rahmenbedingungen für Firmen in der Schweiz als beste Möglichkeit gegen den Wegzug von Unternehmen. Diese müsse man so attraktiv wie möglich halten. Wichtig sei auch, dass man den technologischen Vorsprung vor China behalten könne. Eine weitere Öffnung von China wäre erstrebenswert, müsste allerdings über die WTO laufen. Die Schweiz sei allerdings aufgrund des Freihandelsabkommens mit China schon in einer guten Position. Dies sei auch ein Wettbewerbsvorteil gegenüber Unternehmen aus anderen Ländern.

⁹⁵ Walti, Zürich, 12. November 2020 (siehe S. 54) und «Lex China»: Kontrollen, SRF online (Zugriff: 15.11.2020).

3.3 Ist CRRC eine Gefahr für die europäischen Hersteller?

Trotz erklärtem Ziel konnte CRRC seit der Fusion 2015 in Europa nicht wirklich Fuss fassen. Dies lag unter anderem daran, dass die Verfahren zur Vergabe von Aufträgen und danach zur Zulassung äusserst kompliziert und in jedem europäischen Land verschieden sind. Zusätzlich gehören die europäischen Anforderungen an die Sicherheit zu den höchsten der Welt. Um in Europa Züge zu verkaufen, wird sehr viel Fachwissen benötigt. Die Expertise, um mit diesen Verfahren und den vielzähligen Reglementen zurecht zu kommen, war bei CRRC bis vor kurzem noch nicht vorhanden. Im Jahr 2019 aber kaufte CRRC in Deutschland das Vossloh-Werk in Kiel mit 600 Mitarbeitern für einen tiefen einstelligen Millionenbetrag. Dafür bekam CRRC nicht nur eine Produktionsstätte in Europa, sondern auch die entsprechende Expertise, um an Ausschreibungen teilnehmen zu können.⁹⁶

Allerdings ist nicht nur Expertise, die man sich von Ingenieurbüros oder Beratungsfirmen zu kaufen könnte, nötig, sondern vor allem auch Referenzen. Trotz der grundsätzlich öffentlichen Ausschreibungen, an der jegliche Unternehmen teilnehmen können, gibt es diverse Wege, missliebige Anbieter zu verhindern. Ausschreibungen basieren auf Kriterien, die die Unternehmen erfüllen müssen. Das Unternehmen, das die Kriterien am besten und günstigsten erfüllt, bekommt den Auftrag. Kriterien sind zum Beispiel: Preis, Qualität, Unterhaltungskosten, Betriebsleben und noch viele mehr. Bei grossen Eisenbahnausschreibungen der öffentlichen Hand gibt es auch noch das Kriterium, dass Referenzen von früheren Eisenbahnaufträgen vorhanden sein müssen. Dies heisst, dass CRRC, um einen grossen Auftrag zu bekommen, schon einmal einen Auftrag in Europa von bedeutender Grösse ausgeführt haben muss. Dieses Kriterium hat den Zweck sicherzustellen, dass ein Anbieter den Auftrag pünktlich und fehlerfrei ausführen kann. Da jedoch alle grösseren öffentlichen Ausschreibungen dieses Kriterium beinhalten, ist es für CRRC nicht einfach, einen Fuss in die Tür zu bekommen. Es ist gewissermassen ein Ei-Huhn-Problem, für eine Referenz braucht CRRC zuerst einen Auftrag und für einen Auftrag braucht es zuerst eine Referenz. In einer Medienmitteilung zur Ausschreibung für 194 neue S-Bahn-Züge schrieb die SBB:

«Die möglichen Hersteller mussten dazu ihre wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, ihre Nachhaltigkeitsmassnahmen, ihre Kapazitäten und Ressourcen, ihr Qualitätsmanagement und die Einhaltung gesetzlicher Rahmenbedingungen nachweisen. Ihre Erfahrung und die spezi-

⁹⁶ Rellstab, Vossloh-Werk wechselt zum Spottpreis in chinesische Hände, S. 534, Fockenbrock, Chinesischer Bahnkonzern kauft Vossloh-Lokfabrik in Kiel (Zugriff: 4.9.2020).

fische Marktausrichtung wurden über ein gewähltes, sogenanntes Plattformfahrzeug geprüft, welches mit den Angebots-, Infrastruktur und Fahrplankonzepten abgeglichen wurde.»⁹⁷

Die Wörter «Erfahrung», «Kapazität» und «wirtschaftliche Leistungsfähigkeit» sprechen direkt dieses Kriterium an, dass eine Referenz eines vergleichbaren Auftrags in Europa vorliegen muss. Um gegen diesen Mechanismus anzukommen, hat CRRC versucht, zunächst kleinere, wenig profitable Aufträge zu erhalten. Beispielsweise hat CRRC einen Auftrag von der Deutschen Bahn über vier Rangierlokomotiven erhalten, für den sich kein anderer Anbieter aufgrund der fehlenden Attraktivität beworben hat.⁹⁸ Der andere Weg führt über private Eisenbahnfirmen, die mehr Wert auf den Preis legen und das Risiko eingehen, dass ein Auftrag möglicherweise zu spät oder mangelhaft ausgeführt wird. Beispielsweise hat die private Eisenbahnfirma Leo Express, die zuvor auch schon bei Stadler Rail eingekauft hat, Züge bei CRRC gekauft.⁹⁹ Die europäischen Hersteller versuchen mit allen Mitteln zu verhindern, dass CRRC Aufträge von privaten Auftraggebern bekommt; beispielsweise könnte diese auch ein Grund für das äusserst attraktive Angebot von Stadler Rail an die Westbahn gewesen sein (siehe Kapitel 3.1). Jedoch hat dieses Referenzsystem trotzdem zu einem Ausbremsen der Expansion von CRRC in Europa geführt, da durch diese kleinen Aufträge Zeit verloren geht, bevor CRRC an die profitablen Aufträge kommt. Im Fusionskontrollverfahren für die Übernahme des Vosslohwerkes wurde dieses Referenzsystem als Grund für die Übernahme aufgelistet. Da Vossloh schon Aufträge in Europa ausgeführt hat, sind die Referenzen schon vorhanden.¹⁰⁰

Züge werden hauptsächlich von europäischen Staatsbahnen gekauft und da diese Bahnen dem Staat gehören, können sich diese der Politik nicht vollständig entziehen und fällen möglicherweise nicht immer den unternehmerisch richtigen Entscheid bei Ausschreibungsverfahren für Züge. Beispielsweise wurden in Frankreich im Jahr 2016 für 450 Mio. Euro 15 neue TGV-Züge gekauft. Diese Züge hat die französische Regierung unter Präsident François Holland gekauft, obwohl die SNCF¹⁰¹ selbst verlauten liess, dass diese Züge nicht benötigt würden. Der Grund für den Kauf der 15 Züge war die drohende Schliessung des Alstom-Werks in Belfort (Frankreich) und der damit verbundene Verlust von 400 Arbeitsplätzen. Eigentlich sollte ein faires Bieterverfahren durchgeführt werden und die Firma, welche die Bedingungen am besten und günstigsten erfüllt, den Auftrag erhalten. Frankreich könnte aber wie oben erwähnt

⁹⁷ SBB, Drei Hersteller können Angebot (Zugriff: 8.12.2020).

⁹⁸ Schlesiger, Christian, Wie sich Chinas Zug-Gigant nach Europa schleicht (Zugriff: 22.10.2020).

⁹⁹ APA/OTS Wirtschaft, LEO Express kooperiert mit CRRC (Zugriff: 27.11.2020).

¹⁰⁰ Bundeskartellamt, Fusionskontrollverfahren (Zugriff: 27.11.2020).

¹⁰¹ Frz. Abkürzung für: Société nationale des chemins de fer français, auf dt.: Französische Staatsbahn.

die Kriterien stark an die Situation von Alstom anpassen, um faktisch die anderen Mitbieter zu verhindern. Der französische Staat hält auch 20% Anteile an Alstom, ein Interessenkonflikt, der eine faire Vergabe zusätzlich erschwert.¹⁰² Auch würde ein Kauf von chinesischen Zügen, während ein Alstom-Werk in Frankreich geschlossen würde, bei der französischen Bevölkerung sehr schlecht ankommen, was einen Eingriff durch die Politik provozieren.¹⁰³ Frankreich hätte in diesem theoretischen Beispiel auch die Möglichkeit, CRRC direkt aus dem Verfahren ausschliessen, da China weder Mitglied der EU ist noch den GPA-Vertrag unterschrieben hat.¹⁰⁴ Dadurch würde es für China zu einem Nachteil, den GPA-Vertrag nicht unterschrieben zu haben. Allerdings ist diese Möglichkeit sehr theoretisch und sehr unwahrscheinlich, da ein Ausschluss von CRRC aufgrund seines Ursprungslandes den liberalen marktwirtschaftlichen Prinzipien in Europa widersprechen würde. Auch würde dies bedeuten, dass Europa die gleichen protektionistischen Strategien anwendete wie China, was nicht zielführend ist.

Jedoch gibt es für CRRC immer noch weitere Hürden. Zum einen haben die Regierungen während der Covid-19-Krise sich hoch verschuldet und der öffentliche Verkehr musste einen starken Passagerrückgang hinnehmen. Auch wenn die Passagierzahlen kurz- bis mittelfristig wieder zunehmen sollten, wird der Kauf von neuen Zügen oder sogar Hochgeschwindigkeitszügen nicht zuoberst auf der Prioritätenliste stehen.¹⁰⁵ Dies mag sich langfristig wieder ändern, aber für die nächsten paar Jahre werden CRRCs Wachstumspläne gebremst.

Gleichzeitig wächst auch das Misstrauen des Westens gegenüber China immer mehr, zum einen wegen des Umgangs der chinesischen Regierung mit Hongkong, den Uiguren oder allgemein mit Minderheiten, der in den letzten Jahren spürbar aggressiver geworden ist, verbunden mit dem Missachten von Menschenrechten sowie politischen Rechten. Zum anderen auch durch das zunehmende Bewusstsein, dass China ein grosser Konkurrent geworden ist. Dieses Bewusstsein entstand vor allem wegen Chinas rasantem Wachstum, immer selbstbewussterem Auftreten, wirtschaftlich wie auch militärisch (Taiwan, Südchinesisches Meer), und milliardenschweren Übernahmen (wie z.B. Syngenta) im Ausland durch Staatsfirmen, welche auf den Kauf von strategischem Know-how abzielten. Diese neue Haltung gegenüber China zeigt sich in Gesetzen gegen chinesische Übernahmen (in der Schweiz: «Lex China», aber auch in

¹⁰² Euronews, Kabinett Hollande: Kauft Loks bei Alstom (Zugriff: 14.10.2020).

¹⁰³ Sda/dpa, TGV-Kauf zur Arbeitsplatzsicherung (Zugriff: 14.10.2020).

¹⁰⁴ Schiefer, Markteintritt durch chinesische Bieter (Zugriff: 27.11.2020).

¹⁰⁵ Kaufmann, Stadler-Rail-Patron Peter Spuhler darf noch einmal ran (Zugriff: 28.9.2020).

der EU und in der gesamten westlichen Welt) oder in der Förderung eigener Industriekolosse (Alstom-Siemens).

Während in den Entwicklungsländern der Bau der Eisenbahnstrecke und die Finanzierung zusätzlich wesentliche Verkaufsargumente sind, ist dies in Industrieländern nicht so, da die meisten Eisenbahnlinien schon gebaut sind, Expertise im Bau von Infrastruktur vorhanden und die Finanzierung zumindest bei Staatsbahnen meist sichergestellt ist.

Bisher hat CRRC trotz all seinen strategischen Vorteilen keine grossen Erfolge in Europa erzielt. Jetzt hat CRRC allerdings mit dem Vossloh Werk einen zusätzlichen Trumpf, der CRRC zu einer rascheren Expansion verhelfen könnte. Allerdings wächst der Widerstand gegen CRRC und es liegen weitere Hürden vor ihr. Ob der grosse Durchbruch mit einem grossen Auftrag einer Staatsbahn in Europa direkt bevorsteht, ist schwer vorherzusagen, da sich die Auswirkungen des Kaufs des Vosslohwerks noch nicht gezeigt haben. In Schwellenländern jedoch hat CRRC mit seinem Kombiangebot (Bahnstrecke, Finanzierung und Züge) schon einige Erfolge erzielt. Es ist davon auszugehen, dass dieser Trend anhält.¹⁰⁶

¹⁰⁶ Mazumdaru, "Made in China" high-speed trains going global (Zugriff: 21.11.2020).

4 Fazit und Diskussion

In den letzten Jahren wurde offensichtlich, dass China politisch zu einer Weltmacht werden will. Hierfür muss China allerdings zuerst technologisch führend werden. Europa kann und sollte sich nicht gegen diesen Entwicklungsschub auflehnen. Allerdings muss Europa aufpassen, dass es die eigenen Interessen verteidigen und vor allem technologisch mithalten kann. Dies sollte nicht auf die chinesische Weise, also mit subventionierten Staatsunternehmen und dem Versuch, die gesamte Wertschöpfung in Europa zu halten, geschehen. Denn die chinesische Methode hat auch Nachteile. Anstatt dass Ressourcen dort eingesetzt werden, wo sie am wirksamsten wären, werden sie aufgewendet, um möglichst die ganze Lieferkette zu beherrschen.

Ein weiterer interessanter Punkt im Hinblick auf China ist, dass die Globalisierung dafür gesorgt hat, dass die Komponenten für jedes Produkt nicht nur aus verschiedenen Ländern, sondern sogar von verschiedenen Kontinenten kommen. China hat von dieser Entwicklung seit seiner politischen und wirtschaftlichen Öffnung im Exportbereich massiv profitiert. Deshalb wird China mittlerweile auch schon als «die Werkbank der Welt» bezeichnet. Bezüglich des chinesischen Bahnmarktes jedoch bekämpft China mit seiner Industriepolitik ironischerweise die Globalisierung, indem versucht wird, möglichst die ganze Wertschöpfung im eigenen Land zu behalten.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Spannungen mit China ergreifen die westlichen Länder zunehmend Massnahmen. Bisher beruhen diese hauptsächlich auf Investitionskontrollen. Möglicherweise wäre auch ein Ansatz, sich stärker auf Reziprozität mit China im Bereich der Märkte zu fokussieren; europäische Unternehmen sollten in China die gleichen Rechte haben wie chinesische Unternehmen in westlichen Ländern. Sie sollten gleichberechtigt an öffentlichen Ausschreibungen teilnehmen dürfen, nicht zu Joint Ventures verbunden mit Technologie-Transfers gezwungen werden und faire, neutrale Gerichte vorfinden.

Ein weiteres Problem, dem mehr Beachtung geschenkt werden sollte, sind die chinesischen Staatsunternehmen. Nicht nur führen diese zur Benachteiligung privater Unternehmen auf dem chinesischen Heimmarkt, sondern die Expansion dieser Staatsunternehmen bewirkt auch zunehmend Verzerrungen im Ausland. Die chinesischen Staatsunternehmen bekommen grosse Subventionen und Steuererleichterungen und haben daher einen strategischen Vorteil gegenüber privaten Unternehmen. Zunehmend spielen diese Unternehmen ihren Vorteil durch Zukäufe von Unternehmen im Ausland (Syngenta) und durch Expansion ins Ausland aus.

Dies sollte meiner Meinung nach vermehrt in die Diskussion einbezogen werden und entsprechende Massnahmen getroffen werden. Der Weg zu einem fairen Markt für alle ist noch lange und im Moment scheint auf chinesischer Seite kein grosser Wille für Veränderung vorhanden zu sein. Ein erster grosser Schritt wäre der Abschluss des GPA-Vertrages. Dies mag das Problem der Staatsunternehmen nicht lösen, würde aber wenigstens die Problematik des unzugänglichen chinesischen Heimmarktes entschärfen.

Falls China zu keinen Konzessionen bereit ist und weiterhin Verhandlungen verzögert, hat Europa diverse Möglichkeiten zur Verfügung. Beispielsweise lassen sich in den Ausschreibungen Kriterien für faire Preisgestaltung (gegen Dumping), gute Arbeitsbedingungen, die Gleichstellung von Mann und Frau oder gegen Korruption einbauen und die Regierungen könnten wie in den USA Mindestbedingungen für die Wertschöpfung (z.B. 50%) im eigenen Land (oder dementsprechend der ganzen EU) verlangen. Als letzte Option liesse sich CRRC sogar von öffentlichen Ausschreibungen ausschliessen, da China nicht GPA-Mitglied ist (siehe oben).¹⁰⁷ Alle diese Optionen wären eine klare Aggression gegen CRRC und China. Auf diese Optionen sollte meiner Meinung nach nur zurückgegriffen werden, wenn sich China gänzlich unkooperativ zeigte. Denn auf solche Massnahmen müsste Europa mit chinesischen Retorsionsmassnahmen rechnen, die wahrscheinlich nicht zu den erhofften Zugeständnissen, sondern eher zum Gegenteil führen würden. Ebenfalls hat die Präsenz von CRRC in Europa auch Vorteile. Die neue Konkurrenz führt zu tieferen Preise im europäischen Bahnmarkt und beschleunigt möglicherweise auch Innovationen. Dies sollte grundsätzlich nicht mit komplizierten, absichtlich behindernden Vergabekriterien unterbunden werden; diese Massnahmen sollten lediglich Druckmittel und eine allerletzte Option sein.

¹⁰⁷ Schiefer, Markteintritt durch chinesische Bieter (Zugriff: 27.11.2020).

5 Zusammenfassung

Die Entwicklung der chinesischen Eisenbahnindustrie während den letzten 20 Jahre war äusserst beeindruckend. Im Jahr 2000 scheiterte in China das Projekt eines selbstentwickelten Zuges, der im Normalbetrieb nur mittelmässige 200 km/h schnell fahren sollte, während China heute Hochgeschwindigkeitszüge bis 380 km/h entwickelt, die schnellsten der Welt.¹⁰⁸ Heute ist CRRC verantwortlich für mehr als 50% der global verkauften Hochgeschwindigkeitszüge und ist der klare Marktführer. Dies beruht unter anderem darauf, dass China westliche Strukturen und Ideen übernommen hat. Die staatlichen Eisenbahnwerke unter dem Eisenbahnministerium wurden in zwei sich konkurrenzierende Aktiengesellschaften (CNR, CSR) mit zum Teil privaten Aktionären umgewandelt. Die Defizite der eigenen Industrie wurden eingesehen und die Entscheidungsträger wandten sich für Hilfe an den Westen. Es wurden Kooperationen mit europäischen Eisenbahnherstellern eingegangen und die Chinesen lernten schnell viel dazu. Die europäischen Hersteller waren gewissermassen naiv, sie gingen von einer baldigen Öffnung des chinesischen Marktes aus und gingen umfassende Know-how-Transfers ein. Dabei unterschätzten sie die langfristigen Konsequenzen. Ab 2012/2013, als Xi Jinping die Führung von China übernahm, sah China von seiner westlich ausgerichteten Strategie teilweise wieder ab.¹⁰⁹ Die zwei sich konkurrenzierenden Unternehmen wurden wieder zu einem Koloss, CRRC, zusammengefügt. Der chinesische Markt blieb weitgehend geschlossen und die chinesische Industriestrategie «Made in China 2025» mit seiner Ausrichtung auf Importsubstitution war und ist noch immer Ausdruck für das Abrücken von der Öffnungsstrategie, die China seit 1978 verfolgt hat. Angesichts des verminderten Bedarfs an Hochgeschwindigkeitszügen in China gleiste die chinesische Regierung eine Strategie auf, um die Züge vermehrt im Ausland abzusetzen. Dazu wurden CNR und CSR fusioniert. In Entwicklungsländern wurde von der Finanzierung über den Bau der Strecke bis zur Wartung über Jahrzehnte alles in einem Paket angeboten. In Europa entschied sich CRRC nach mittelmässigem Erfolg, direkt Züge zu verkaufen, ein Vosslohwerk in Deutschland aufzukaufen. Dies hatte den Vorteil, dass man nicht nur Expertise für Ausschreibungen und Zulassungen gewann, sondern dass man auch die Referenzen von Vossloh mit einkaufte, um möglichst schnell grössere Aufträge zu gewinnen.

¹⁰⁸ Während ein TGV-Versuchszug einmal 574.8 km/h erreicht hat, sind die chinesischen Züge von CRRC mit 380 km/h die schnellsten Züge im Regelbetrieb.

¹⁰⁹ Dpa, Neuer Fünf-Jahres-Plan bedroht westliche Firmen (Zugriff: 21.11.2020).

Die europäischen Eisenbahnproduzenten erkannten vor einigen Jahren nicht nur, dass China seinen Markt nicht weiter öffnen wird, sondern dass Chinas erstarkte Hersteller zur Konkurrenz in Europa werden könnten. Daraufhin ergriffen die europäischen Produzenten diverse Anstrengungen, um sich zu wappnen: Diverse Zusammenschlüsse wurden angestrebt, Stadler Rail ging an die Börse, Lösungen für Rollmaterial inklusive Wartung und Unterhalt wurden verstärkt angeboten, an die Politik wurde appelliert, und die Hersteller versuchten möglichst zu verhindern, dass CRRC wertvolle Referenzen in Europa sammeln kann. Die europäische Politik reagierte vor allem auf die grossen Zukäufe der chinesischen Staatsunternehmen in Europa, indem in diversen Ländern Investitionskontrollen eingeführt wurden. Die Investitionskontrollen betreffen CRRC allerdings nicht wirklich, da CRRC die Technologie schon besitzt und nur auf der Suche nach einem Absatzmarkt für seine Produkte ist. Auf die Expansion von CRRC reagierte die europäische Politik, indem sogenannte europäische Champions angestrebt wurden, allerdings verhinderte die EU-Wettbewerbskommission den ersten Fusionsversuch (Alstom-Siemens-Fusion).

In der Schweiz drehte sich die Diskussion ebenfalls mehrheitlich um Investitionskontrollen (Lex China). Während CVP, SP und die Grünen eine entsprechende Motion befürworteten, sprachen sich die FDP klar und die SVP und die Grünliberalen mehrheitlich dagegen aus. Während die Befürworter betonen, dass verhindert werden müsse, dass chinesische Staatsunternehmen Wissen aus der Schweiz abziehen, sind die Gegner der Meinung, dass die Schweiz mit unregulierten Investitionen bisher gut gefahren sei. Die Direktinvestitionen hätten massgeblich zum Wohlstand beitragen. Die befragten Politiker sind sich einig, dass Reziprozität gegenüber China nur durch die WTO oder EU erreicht werden könne. Meine persönliche Meinung ist, dass sich Europa offensiver und geschlossener für Reziprozität gegenüber China einsetzen sollte. Allerdings muss Europa mögliche Massnahmen gut durchdenken und in erster Linie das Gespräch mit China suchen. Des Weiteren besteht meiner Meinung nach auch die reelle Gefahr, dass Europa die chinesischen Strategien übernimmt und selbst subventionierte Staatskolosse erschafft sowie den Heimmarkt gegen aussen abschottet, was jedoch nicht in unserem Interesse wäre.

Meine Leitfragen konnte ich im Wesentlichen beantworten. China hat im Gegensatz zu anderen Entwicklungsländern eine klare Strategie gehabt, die nicht nur konsequent fortgesetzt wurde, sondern auch laufend dem eigenen Entwicklungsstand entsprechend angepasst wurde. Allerdings wäre die rasante Entwicklung ohne die Rahmenbedingungen in China auch nicht in dieser Form möglich gewesen. China hat aufgrund seiner Grösse enorm Macht auf die

Hersteller ausüben können. Ebenfalls hatte das totalitäre politische System in China den Vorteil, dass es sich über Patente und Eigentumsrechte hinwegsetzen konnte. Ebenfalls wurde aufgrund des Einparteiensystems nie ernsthaft Zweifel am Sinn von extrem teuren, prestigeträchtigen Hochgeschwindigkeitsstrecken geäußert.

Auch die zweite Teilfrage konnte ich beantworten. Die europäischen Hersteller haben bereits diverse Massnahmen ergriffen und auch die Politik ist sich der Problematik zunehmend bewusst. In der Politik wird noch diskutiert über die richtige Vorgehensweise, wobei im Moment die Investitionskontrollen im Vordergrund stehen.

6 Bibliografie

6.1 Quellen (u. a. Primärliteratur)

6.1.1 Mündliche Quellen

- Müller, Leo, Nationalrat LU, CVP, Ruswil, 16. Juli 2020.
- Walti, Beat, Nationalrat ZH, FDP, Zürich, 12. November 2020.

6.1.2 Film-, Bild,- und Tonquellen

- «Stadler Rail hätte in China keine Chance», in: 20 Minuten online, Erstaussstrahlung 15.06.2018, (Dauer: 03'56'') <https://www.20min.ch/story/stadler-rail-haette-in-china-keine-chance-822803897939> (Zugriff: 4.9.2020).
- «Lex China»: Kontrollen gegen chinesische Investoren?, in: SRF online, Erstaussstrahlung 03.03.2020, (Dauer: 14'08'') <https://www.srf.ch/audio/politikum/lex-china-kontrollen-gegen-chinesische-investoren?id=11720721> (Zugriff: 15.11.2020).

6.1.3 Schriftliche Quellen

- Alstom, Acquisition of Bombardier Transportation: accelerating Alstom's strategic roadmap, <https://www.alstom.com/press-releases-news/2020/2/acquisition-bombardier-transportation-accelerating-alstoms-strategic> (Stand: 17.2.2020; Zugriff: 18.9.2020).
- Alstom, European Commission clears Alstom's acquisition of Bombardier Transportation, <https://www.alstom.com/press-releases-news/2020/7/european-commission-clears-alstoms-acquisition-bombardier-transportation> (Stand: 31.7.2020; Zugriff: 18.9.2020).
- Alstom, Key milestone in Alstom's acquisition project of Bombardier Transportation: signed sale and purchase agreement under revised price terms, <https://www.alstom.com/press-releases-news/2020/9/key-milestone-alstoms-acquisition-project-bombardier-transportation> (Stand: 16.9.2020; Zugriff: 19.9.2020).
- Baker McKenzie, Chinese FDI into North America and Europe in 2018 Falls 73% to Six-Year Low of \$30 Billion, <https://www.bakermckenzie.com/en/newsroom/2019/01/chinese-fdi> (Stand: 14.01.2019, Zugriff: 20.11.2020).
- Bombardier, Bombardier's joint venture wins contract to build 160 new Chinese standard high-speed train cars, <https://rail.bombardier.com/en/newsroom/press-releases.html/bombardier/news/2020/bt-20200101-160-new-chinese-standard-high-speed-train-cars/en> (Stand: 01.01.2020, Zugriff: 12.9.2020).
- Bombardier, Dr. Jianwei Zhang, <https://www.bombardier.com/en/about-us/management/biography-page.bio-jianwei-zhang.html> (Zugriff: 12.09.2020).
- Börse online, Schweizer Bahnunternehmer Spuhler: Immer einen Zug voraus, <https://www.boerse-online.de/nachrichten/aktien/schweizer-bahnunternehmer-spuhler-immer-einen-zug-voraus-1028824034> (Stand: 27.01.2020, Zugriff: 16.11.2020).
- Bundeskartellamt, Fusionskontrollverfahren, <https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Entscheidung/DE/Entscheidungen/Fusionskontrolle/2020/B4-115-19.pdf?blob=publication-File&v=2> (Stand: 27.4.2020, Zugriff: 27.11.2020).

- CRRC, Annual Report 2018, <https://www.crrcgc.cc/Portals/73/Uploads/Files/2019/4-26/636918870297486290.pdf> (Zugriff: 22.3.2020).
- CRRC, Company profile, <http://www.crrcgc.cc/en/g5141.aspx> (Zugriff: 13.10.2020).
- CRRC, CTA award \$1.3b order for Chicago metro cars, <https://www.crrcgc.cc/en/ta-bid/7389/sourceId/10408/infoId/264707/Default.aspx> (Stand: 03.11.2016, Zugriff: 14.11.2020).
- Molina, Fabian, Bundesrat, Stärkung der Fusionskontrollen bei ausländischen Direktinvestitionen, <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20193491> (Stand: 14.09.2019, Zugriff: 20.11.2020).
- Nationalrat, Abstimmungsprotokoll, https://www.parlament.ch/poly/Abstimmung/51/out/vote_51_20011.pdf (Stand: 03.03.2020, Zugriff: 29.9.2020).
- Nationalrat, Schutz der Schweizer Wirtschaft durch Investitionskontrollen, https://www.parlament.ch/centers/kb/Documents/2018/Kommissionsbericht_WAK-N_18.3021_2019-10-08.pdf (Stand: 08.10.2019, Zugriff: 28.9.2020).
- Parlamentsdienste, NR Cédric Wermuth – Einfluss von China auf Schweizer Firmen, (Stand: 23.8.2020).
- Rail Working Group, Rail Position Paper 2015/201,6 https://www.europeanambassador.com.cn/en/publications-archive/386/Rail_Position_Paper_2015_2016 (Stand: 9.8.2015, Zugriff: 4.12.2020).
- Rieder, Beat, Bundesrat, Schutz der Schweizer Wirtschaft durch Investitionskontrollen, <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20183021> (Stand: 26.2.2018, Zugriff: 28.9.2020).
- SBB, Drei Hersteller können Angebot für neue S-Bahn-Triebzüge abgeben, <https://news.sbb.ch/medien/artikel/99816/drei-hersteller-koennen-angebot-fuer-neue-s-bahn-triebzuege-abgeben> (Stand: 1.9.2020, Zugriff: 8.12.2020).
- Schiefer, Markteintritt durch chinesische Bieter, <https://www.schiefer.at/news-details/innovation-durch-chinesische-bieter> (Zugriff: 27.11.2020).
- Stadler Rail, 15 Neue-Kiss-Intercityzüge für die Westbahn, <https://www.stadlerrail.com/de/medien/article/15-neue-kiss-intercityzuege-fuer-die-westbahn/639/> (Stand: 29.10.2019, Zugriff: 19.9.2020).
- Stadler Rail, Stadler Rail übernimmt Vossloh española, <https://www.stadlerrail.com/de/media/article/stadler-rail-uebernimmt-vossloh-espana/7/> (Stand: 7.1.2020, Zugriff 19.9.2020).
- Stadler Rail, Stadler plant Börsengang und Kotierung an der SIX Swiss Exchange (Stand: 19.3.2019, Zugriff: 20.11.2020).
- Ständerat, Schutz der Schweizer Wirtschaft durch Investitionskontrollen, https://www.parlament.ch/centers/kb/Documents/2018/Kommissionsbericht_WAK-S_18.3021_2019-04-09.pdf (Stand: 9.4.2019, Zugriff 28.9.2020).
- Trade Commissioner Service, The Buy American Act and Buy America Provisions, <https://www.tradecommissioner.gc.ca/sell2usgov-vendreagouvusa/procurement-marches/buyamerica.aspx?lang=eng> (Stand: 09.04.2020, Zugriff: 15.11.2020).

- World Bank, GDP growth – China, <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?contextual=max&end=2019&locations=CN&start=2000&view=chart> (Zugriff: 19.10.2020).
- WTO, China submits revised offer for joining government procurement pact, https://www.wto.org/english/news_e/news19_e/gpro_23oct19_e.htm (Stand: 23.10.2019, Zugriff 29.9.2020).

6.1.4 Zeitungs- und Zeitschriftenartikel (Print und Online)

- Ankenbrand, Hendrik, Deutsche Bahn will Züge bald in China kaufen, in: Frankfurter Allgemeine online vom 26.5.2015, <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/konkurrenz-fuer-siemens-deutsche-bahn-will-zuege-bald-in-china-kaufen-13611794.html> (Zugriff: 22.10.2020).
- APA/OTS Wirtschaft, LEO Express kooperiert mit CRRC, dem Weltmarktführer für Eisenbahntechnologie aus China, in: Logistik Express online vom 27.9.2016, <https://www.logistik-express.com/leo-express-kooperiert-mit-crcc-dem-weltmarktfuehrer-fuer-eisenbahntechnologie-aus-china/> (Zugriff: 27.11.2020).
- Barmettler, Stefan; Fischer, Bernhard, Der Milliarden-Coup von Peter Spuhler, in: Handelszeitung online vom 19.3.2019, <https://www.handelszeitung.ch/unternehmen/der-milliarden-coup-von-peter-spuhler> (Zugriff: 17.7.2020).
- Biao, Chen, Huiyue, Zhu, Era of “Created in China”, in: China Pictorial online o. A. http://www.chinapictorial.com.cn/en/industry/txt/2010-09/26/content_300367_3.htm (Zugriff: 21.11.2020).
- Briginshaw, David, CRRC to supply Indonesian high-speed trains, in: International Railway Journal online vom 13.04.2017, <https://www.railjournal.com/passenger/high-speed/crrc-to-supply-indonesian-high-speed-trains/> (Zugriff: 2.10.2020).
- Bombardier, China bestellt weitere Fernverkehrszüge, in: Schweizer Eisenbahnrevue (7/2005), S. 341.
- Chipman Koty, Alexander, Qian, Zhou, China’s New FTZ Negative List Removes Restrictions on Foreign Investment, in: China Briefing online vom 28.6.2017, <https://www.china-briefing.com/news/china-removes-27-restrictions-on-foreign-investment-in-new-ftz-negative-list/> (Zugriff: 27.9.2020).
- Debrunner, Yvonne, Chinas Stadler Rail stolpert nach Europa, in: Finanz und Wirtschaft vom 10.11.2020 (Zugriff: 20.11.2020).
- Dingding, Xin, High-speed technology eyes US patents, in: China Daily online vom 23.6.2011, https://www.chinadaily.com.cn/china/2011-06/23/content_12755947.htm (Zugriff: 21.11.2020).
- Dingding, Xin, Full steam ahead for high-speed rail patents overseas, in: China Daily online vom 28.6.2011, http://usa.chinadaily.com.cn/business/2011-06/28/content_12796458.htm (Zugriff: 21.11.2020).
- Doll, Nikolaus, Hegmann, Gerhard, Ein deutsches Unternehmen ist Chinas neues Einfallstor nach Europa, in: Welt online vom 31.08.2019, <https://www.welt.de/wirtschaft/article199457364/Bahntechnik-Wie-der-chinesische-Konzern-CRRC-Europa-erobern-will.html> (Zugriff: 4.9.2020).

- Dpa, Bloomberg, fhs, Neuer Fünf-Jahres-Plan bedroht westliche Firmen, in: Welt online vom 16.3.2016, <https://www.welt.de/wirtschaft/article153336874/Neuer-Fuenf-Jahres-Plan-bedroht-westliche-Firmen.html> (Zugriff: 21.11.2020).
- Ewing, Jack, Alderman, Liz, Siemens and Alstom Form European Train Giant to Beat Chinese Competition, in: The New York Times online vom 27.9.2017, <https://www.nytimes.com/2017/09/27/business/dealbook/siemens-alstom-merger-china.html> (Zugriff: 20.9.2020).
- Euronews, Kabinett Hollande: Kauft Loks bei Alstom in Belfort!, in: euronews online vom 12.9.2016, <https://de.euronews.com/2016/09/12/kabinett-hollande-kauft-loks-bei-alstom-in-belfort> (Zugriff: 14.10.2020).
- Felber-Eisele, Philipp, Spuhlers neuer Mega-Konkurrent ist auf der Zielgeraden, in: Tagesanzeiger online vom 28.7.2020, <https://www.tagesanzeiger.ch/spuhlers-neuer-mega-konkurrent-ist-auf-der-zielgeraden-374860476288> (Zugriff: 26.9.2020).
- Felber-Eisele, Philipp, Wie Stadler Rail versucht, die Chinesen abzuwehren, in: Tagesanzeiger online vom 1.11.2019, <https://www.tagesanzeiger.ch/wirtschaft/unternehmen-und-konjunktur/wie-stadler-rail-versucht-die-chinesen-abzuwehren/story/30072476> (Zugriff: 20.9.2020).
- Fockenbrock, Dieter, Chinesischer Bahnkonzern kauft Vossloh-Lokfabrik in Kiel, in: Handelsblatt online vom 26.8.2020, <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/crrc-zhuzhou-locomotive-chinesischer-bahnkonzern-kauft-vossloh-lokfabrik-in-kiel/24944586.html> (Zugriff: 4.9.2020).
- Fockenbrock, Dieter, Hoppe, Till, Bahn-Industrie schlägt Alarm: Unfairer Wettbewerb gefährdet zahlreiche Jobs in Europa, in: Handelsblatt online vom 3.9.2018, <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/eisenbahnbranche-bahn-industrie-schlaegt-alarm-unfairer-wettbewerb-gefaehrdet-zahlreiche-jobs-in-europa/22988740.html?ticket=ST-1070677-TruhpX0mJlRxPpkpamYc-ap2> (Zugriff: 21.11.2020).
- Fockenbrock, Dieter, Kartellamt genehmigt Verkauf von Vossloh-Loks an Chinesen, in: Handelsblatt online vom 27.4.2020, <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/zugge-schaeft-kartellamt-genehmigt-verkauf-von-vossloh-loks-an-chinesen/25776538.html?ticket=ST-18496548-b4SrVx1toG239vPKkERm-ap2> (Zugriff: 4.9.2020).
- Fockenbrock, Dieter, Wie Chinas Bahntechnikriese CRRC das Vossloh-Werk nutzen will, in: Handelsblatt online vom 27.8.2019, <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/crrc-und-vossloh-wie-chinas-bahntechnikriese-crrc-das-vossloh-werk-nutzen-will/24946310.html> (Zugriff: 4.9.2020).
- Gehm, Florian, «In diesem Punkt bin ich mit Trump einverstanden», in: Handelszeitung online vom 4.11.2019, <https://www.handelszeitung.ch/unternehmen/diesem-punkt-bin-ich-mit-trump-einverstanden> (Zugriff: 21.11.2020).
- Goh, Brenda, Foreign rail firms shunted as 'Made in China' mantra gathers pace, in: Reuters online vom 3.8.2016, <https://www.reuters.com/article/us-china-railways/foreign-rail-firms-shunted-as-made-in-china-mantra-gathers-pace-idUSKCN10D2ME> (Zugriff: 14.10.2020).
- Griesser, Thomas, Peter Spuhler will es in Asien wissen: Stadler Rail reicht Milliarden-Angebote für Züge und Loks in Taiwan ein, in: Aargauerzeitung online vom 23.11.2018, <https://www.aargauerzeitung.ch/wirtschaft/peter-spuhler-will-es-in-asien-wissen-stadler-rail-reicht-milliarden-angebote-fuer-zuege-und-loks-in-taiwan-ein-133756187> (Zugriff: 10.5.2020).
- Holtz, R., X 2000 nach China, in: Schweizer Eisenbahn-Revue (3/1998), S.105.

- Heide, Dana, Hoppe, Till, Stratmann, Klaus, Die geplatzte Fusion von Siemens und Alstom verändert das Wettbewerbsrecht, in: Handelszeitung online vom 6.2.2020, <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/veto-der-eu-kommission-die-geplatzte-fusion-von-siemens-und-alstom-veraendert-das-wettbewerbsrecht/23954812.html?ticket=ST-1636120-wFRKDgegT2Eced-LLmohb-ap2> (Zugriff: 20.9.2020).
- Kaufmann, Moritz, Stadler-Rail-Patron Peter Spuhler darf noch einmal ran, in: NZZ am Sonntag online vom 23.5.2020, <https://nzzas.nzz.ch/wirtschaft/stadler-rail-peter-spuhler-darf-noch-einmal-ran-ld.1557861> (Zugriff: 28.9.2020).
- Kofler, Karin, Kneubühler, Ueli, Peter Spuhler: «Ich fordere keinen Heimatschutz», in: Bilanz online vom 17.9.2013, <https://www.handelszeitung.ch/geld/peter-spuhler-ich-fordere-keinen-heimatschutz> (Zugriff: 21.11.2020).
- Koike, Yuriko, Unsafe at any speed?, in: Aljazeera online vom 2.8.2011, <https://www.aljazeera.com/indepth/opinion/2011/07/2011731143823789777.html> (Zugriff: 21.11.2020).
- Lee, Felix, 1.300 Kilometer in viereinhalb Stunden, in: Zeit online vom 2.10.2019, <https://www.zeit.de/wirtschaft/2019-09/hochgeschwindigkeitszug-china-fuxing-crrc-zugverkehr> (Zugriff: 21.11.2020).
- Li, Yanfei, Understanding China's technological rise, in: The diplomat online vom 3.8.2018, <https://thediplomat.com/2018/08/understanding-chinas-technological-rise/> (Zugriff: 7.4.2020).
- Lin, Yatang, Qin, Yu, Xie, Zhuan, China's highly successful demand for technology transfer in high-speed trains, in: LSE business review online vom 13.10.2016, <https://blogs.lse.ac.uk/businessreview/2016/10/13/chinas-highly-successful-demand-for-technology-transfer-in-high-speed-trains/> (Zugriff: 7.4.2020).
- Mazumdaru, Srinivas, "Made in China" high-speed trains going global, in: dw online vom 3.7.2014, <https://www.dw.com/en/made-in-china-high-speed-trains-going-global/a-17755167> (Zugriff: 21.11.2020).
- Miethe, U., Dritter Velaro CN im Bau, in: Schweizer Eisenbahn-Revue (4/2008), S.193.
- Nicollerat Athos, Kauft China 60 Hochgeschwindigkeitszüge ICE 3 in: Schweizer Eisenbahnrevue (12/2005), S.569.
- Pressedienst, Nicollerat Athos, Bombardier und der Hochgeschwindigkeitsverkehr, in Schweizer Eisenbahn-Revue (8-9/2010), S. 418.
- Pressedienst, Schäfer, René, China vergibt Grossaufträge an Alstom und Bombardier, in: Schweizer Eisenbahn-Revue (12/2004), S. 569.
- Rees, Dagmar, Maria Leenen: Die Konzentration geht weiter, in: Eurorailpress online vom 18.9.2020, <https://www.eurorailpress.de/nachrichten/personen-positionen/detail/news/maria-leenen-die-konzentration-geht-weiter.html> (Zugriff: 21.11.2020).
- Rellstab, Mathias, China will Shinkansen, in: Schweizer Eisenbahn-Revue (10/2004), S.459.
- Rellstab, Mathias, CRH3 rollt, in Schweizer Eisenbahn-Revue (06/2008), S.296.
- Rellstab, Mathias, Siemens: China-Deal perfekt, in: Schweizer Eisenbahn-Revue (1/2006), S.39.
- Rellstab, Mathias, Vossloh-Werk Kiel wechselt zum Spottpreis in chinesische Hände, in: Schweizer Eisenbahn-Revue (10/2019), S.534.

- Rellstab, Mathias, Zefiro 380: So sieht er aus, in: Schweizer Eisenbahn-Revue (10/2010), S.524.
- Respaut, Robin, Chinese firms want to build, finance California high-speed train, in: Reuters online vom 17.10.2015, <https://www.reuters.com/article/us-california-rail-china-idUSKCN0SB01C20151017> (Zugriff: 14.11.2020).
- Schlesiger, Christian, Wie sich Chinas Zug-Gigant nach Europa schleicht, in: Wirtschaftswoche online vom 10.7.2018, <https://www.wiwo.de/unternehmen/industrie/ice-konkurrent-crrc-wie-sich-chinas-zug-gigant-nach-europa-schleicht/22781952.html> (Zugriff: 22.10.2020).
- Schmutz, Christoph, Die EU-Kommission untersagt die Bahn-Fusion von Siemens und Alstom in NZZ online vom 6.2.2019, <https://www.nzz.ch/wirtschaft/die-eu-kommission-untersagt-die-bahn-fusion-von-siemens-und-alstom-ld.1457630> (Zugriff 18.9.2020).
- Schmutz, Christoph; Kooths, Stefan, «Wir laufen Gefahr, die chinesische Wirtschaftspolitik zu imitieren» in der NZZ vom 20.10.2020, S.22.
- sda, Grossfusion in China in: Schweizer Eisenbahnrevue (2/2015), S.89.
- sda/dpa, TGV-Kauf zur Arbeitsplatzsicherung in NZZ online vom 4.10.2016, <https://www.nzz.ch/wirtschaft/unternehmen/alstom-werk-belfort-tgv-kauf-zur-arbeitsplatzsicherung-ld.120246> (Zugriff: 14.10.2020).
- Shimbun, Sankei, Japan's transfer of bullet train technology a mistake. China, of course, has copied it., in: Japan Forward online vom 18.8.2017, <https://japan-forward.com/japans-transfer-of-bullet-train-technology-a-mistake-china-of-course-has-copied-it/> (Zugriff: 1.10.2020).
- Siemens, Erster Velaro für China, in: Schweizer Eisenbahn-Revue (2/2008), S.83.
- Siemens, Siemens und Alstom bedauern Entscheidung der EU-Kommission, den Zusammenschluss ihrer Mobilitätssparten zu untersagen, <https://press.siemens.com/global/de/pressemitteilung/siemens-und-alstom-bedauern-entscheidung-der-eu-kommission-den-zusammenschluss> (Stand: 6.2.2019; Zugriff: 18.9.2020).
- Siemens, Rellstab, 100 Siemens Züge für China, in: Schweizer Eisenbahn-Revue (5/2009), S.247.
- Waugh, Rob, How China is leading the world in tech innovation (and what the West can learn from it), in: the telegraph vom 16.11.2018, <https://www.telegraph.co.uk/connect/better-business/business-solutions/china-technology-innovation/> (Zugriff: 13.7.2020).
- Xinhua, China's high-speed rail better than Shinkansen, in Chinadaily online vom 7.7.2011, http://www.chinadaily.com.cn/china/2011-07/07/content_12858637.htm (Zugriff: 6.9.2020).
- Zhou, Qian, China's New Foreign Investment Law: A Backgrounder in China Briefing online vom 18.10.2019, <https://www.china-briefing.com/news/china-new-foreign-investment-law-backgrounder/#:~:text=China's%20new%20Foreign%20Investment%20Law%20will%20come%20in%20effect%20January,Sino%2Dforeign%20equity%20joint%20ventures>(Zugriff: 27.9.2020).

6.2 Internetartikel

6.2.1 mit Autor

- Anderlini, Jamil, Dickie, Mure, China: A future on track, https://xinkai-shi.typepad.com/a_new_start/2010/10/ft-high-speed-rail-china.html (Stand: 23.9.2010, Zugriff: 21.11.2020).

6.2.2 ohne Autor

- Wut in Paris über plötzliches Auftauchen von CRRC in Deutschland, in: Industrie Magazin, <https://industriemagazin.at/a/wut-in-paris-ueber-ploetzliches-auftauchen-von-crrc-in-deutschland> (Stand 2.9.2019, Zugriff: 21.11.2020).
- CRH380A High Speed Train, in: Railway technology, <https://www.railway-technology.com/projects/crh380a-high-speed-china/#:~:text=CRH380A%20is%20high%20speed%20rolling,built%20Chinese%20high%20speed%20lines> (Stand: -, Zugriff: 21.11.2020).
- The importance of China's high-speed tech transfer policy, in: Railway technology, <https://www.railway-technology.com/features/featurethe-importance-of-chinas-high-speed-tech-transfer-policy-5748075/> (Stand: 1.3.2017, Zugriff: 12.09.2020).

6.3 Darstellungen

- Chan, Gerald, Understanding China's New Diplomacy. Silk Roads and Bullet Trains, o. O. 2018.
- Hein, Arnt-Philipp; Ott, Anselm, Huge value pool shifts ahead – how rolling stock manufacturers can lay track for profitable growth, online als PDF: <https://www.mckinsey.com/~media/McKinsey/Industries/Automotive%20and%20Assembly/Our%20Insights/How%20rolling%20stock%20manufacturers%20can%20lay%20track%20for%20profitable%20growth/How-rolling-stock-manufacturers-can-lay-track-for-profitable-growth.ashx> (Stand: 09/2016; Zugriff: 13.7.2020).
- Li-Hua, Richard, Competitiveness of Chinese firms. West meets East, o. O. 2014.
- Lin, Yatang, Qin, Yu, Xie, Zhuan, International Technology Transfer and Domestic Innovation: Evidence from the High-Speed Rail Sector in China, London, Online als PDF: <http://cep.lse.ac.uk/pubs/download/dp1393.pdf> (Stand: 09/2015; Zugriff: 21.7.2020).
- Lin, Yatang, Qin, Yu, Xie, Zhuan, High-speed rail in China: foreign technology and domestic innovation, Online als PDF: <http://cep.lse.ac.uk/pubs/download/cp484.pdf> (Stand: Herbst 2016; Zugriff: 21.7.2020).
- Wübbecke, Jost; Meissner, Mirjam; Zengelein, Max J.; Ives, Jaqueline; Conrad, Björn, Made in China 2025, The making of a high-tech superpower and consequences for industrial countries, <https://merics.org/sites/default/files/2020-04/Made%20in%20China%202025.pdf> (Stand: Dez. 2016, Zugriff: 13.10.2020).
- Zengelein, Max J.; Holzmann, Anna, Evolving Made in China 2025, China's industrial policy in the quest for global tech leadership, <https://merics.org/sites/default/files/2020-04/MPOC%20Made%20in%20China%202025.pdf> (Stand: Juli 2019, Zugriff: 13.10.2020).

6.4 Bilderverzeichnis

- Titelblatt: Judge Dredd76, DB ICE 3, <https://www.flickr.com/photos/judgedredd76/4157200934/in/photostream/> (Zugriff: 26.11.2020).
- Titelblatt: 4ever.eu, CRH 3, <http://pictures.4ever.eu/transportation/trains/crh3-180649> (Zugriff: 26.11.2020).
- Abb. 1: nipic.com, China Star Pictures, <http://www.nipic.com/show/5627197.html> (Zugriff: 5.12.2020).
- Abb. 2: Shizao, CRH2, <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:CRH2-011A.JPG> (Zugriff: 5.12.2020).
- Abb. 3: Travelchinaguide.com, China High Speed Railway Planning Map, <https://www.travelchinaguide.com/images/map/train/high-speed.jpg> (Stand: August 2020, Zugriff: 19.10.2020).
- Abb. 4: NZZ, Stadler Rail zählt im Markt der Schienenfahrzeughersteller zu den Kleinen, <https://www.nzz.ch/wirtschaft/thurgauer-schienenfahrzeughersteller-stadler-rail-kaempft-gegen-kolosse-ld.137871> (Zugriff: 21.11.2020).
- Abb. 5: Alinor, Agreement on Government Procurement, https://en.wikipedia.org/wiki/Agreement_on_Government_Procurement#/media/File:Agreement_on_Government_Procurement.png (Zugriff: 5.12.2020).
- Abb. 6: EPA, Nein zur Fusion, <https://www.tagesanzeiger.ch/wirtschaft/siemens-und-alstom-duerfen-nicht-fusionieren/story/10730274> (Zugriff: 5.12.2020).

Anhang

A Glossar

Adtranz	Deutsche Bahntechnikfirma, die 2001 von Bombardier gekauft wurde.
Alstom	französischer Eisenbahnhersteller
Alstom-Bombardier-Fusion	Fusion, die im Februar 2020 bekannt wurde, und von der EU-Wettbewerbskommission erlaubt wurde.
Alstom-Siemens -Fusion	Fusion, die im September 2017 vorgeschlagen wurde, aber aufgrund eines Vetos der EU-Wettbewerbskommission im Februar 2019 nicht umgesetzt werden konnte.
Bombardier	kanadischer Konzern – Die Eisenbahnsparte ist hauptsächlich in Europa tätig.
BST	Bombardier Sifang Transportation – Joint Venture zwischen Bombardier und CSR (heute CRRC).
CDB	China Development Bank – Finanziert Infrastrukturprojekte in China und Entwicklungsländern.
CDU	Christlich Demokratische Union Deutschlands – wichtige Partei in Deutschland.
CNR/CSR	Die zwei staatlichen Eisenbahnhersteller, die aus der Aufteilung der Fabriken des chinesischen Eisenbahnministeriums entstanden sind; sie wurden 2015 zu CRRC fusioniert.
Covid-19	Coronavirus disease 2019 – Pandemie die im Jahr 2020 grosse Teile des Passagieraufkommens zusammenbrechen liess.
CRCC	China Railway Construction Company – Baut Eisenbahnlinien in China und mittlerweile auch im Ausland.
CRRC	China Rolling Stock Corporation – Der weltweit grösste Eisenbahnhersteller mit über 170'000 Mitarbeitern entstand 2015 aus der Fusion von CSR und CNR. CRRC ist in Staatsbesitz. CRRC hat diverse Tochterfirmen in China und auch im Ausland. Darunter CRRC Sifang oder CRRC Sifang America.
CVP	Christlich demokratische Volkspartei der Schweiz.

DJJ1, DJJ2	Eigenentwicklungen des chinesischen Eisenbahnministeriums in den 1990er Jahren. Die Züge, die teilweise lose auf ausländischen Zugmodellen basierten, erwiesen sich als zu unzuverlässig für den Planverkehr.
Dumping	Verkaufen von Produkten unter dem Herstellungspreis.
EU	Europäische Union
Europäischer Champion	Schlagwort für die Idee, europäische Industriekolosse zu schaffen, die es mit chinesischen und amerikanischen Firmen aufnehmen können.
EU-Wettbewerbskommission	Kommission, die Fusionen in der EU auf Wettbewerbsüberlegungen untersucht.
Expansion	Erweiterung eines Unternehmens in weitere Länder oder Branchen.
FDP	FDP. Die Liberalen – Schweizer Partei.
Fuxing	Bezeichnung für Züge von CRRC, die nur entfernt auf ausländischen Zugmodellen basieren. Die Patente sind auch im Ausland gültig und die Züge können im Ausland verkauft werden.
GLP	Grünliberale Partei Schweiz.
GPA	Government Procurement Agreement – Vertrag, der Unternehmen aus den Vertragsländern gegenseitig gleichwertigen Zugang zu den öffentlichen Beschaffungsausschreibungen verschafft.
Hexie	Bezeichnung für die Familie der Züge von CRRC, die auf ausländischen Designs basieren und die Patente nur in China gelten.
Importsubstitution	Entwicklungsstrategie für Entwicklungsländer – Importe werden durch eigene Produkte zu ersetzen, um in der Wertschöpfungskette schnell auf zu steigen. Beinhaltet meist Formen von Protektionismus.
Joint Venture	Gemeinsames Tochterunternehmen zweier Unternehmen – Hier meist im Zusammenhang von Kooperationen zwischen chinesischen und westlichen Eisenbahnherstellern benutzt.
Kawasaki	japanischer Eisenbahnhersteller
Leo Express	Privates Eisenbahnunternehmen – betreibt in Tschechien einige Linien.
Made in China 2025	chinesische Industriestrategie – beinhaltet den Plan, möglichst grossen Teil der Wertschöpfung von Produkten nach China zu holen.

OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development – dt. Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung; Organisation der Industrieländer.
Pendolino	Hochgeschwindigkeitszug – Entwickelt von Alstom.
Protektionismus	Eine Praktik, bei der durch die Regierung hohe Zölle auf Importe erhebt werden, um die eigene Industrie vor ausländischer Konkurrenz zu schützen.
Regina	Hochgeschwindigkeitszug – entwickelt von Bombardier.
Reziprozität	lat. Reciprocus = aufeinander bezüglich, wechselseitig. Hier meist benutzt in Bezug auf wechselseitig ausgeglichene Handelsbeziehungen.
Shinkansen	«Bullet Train» – entwickelt vom japanischen Hersteller Kawasaki.
Siemens	deutscher Eisenbahnhersteller
SNCF	Société nationale des chemins de fer français – französische Staatsbahn
SP	Sozialdemokratische Partei der Schweiz.
Stadler Rail	Schweizer Zugerhersteller – ansässig in Bussnang TG; stellt Züge bis 250 km/h her. Peter Spuhler ist der Mehrheitseigentümer und Verwaltungsratspräsident.
SVP	Schweizerische Volkspartei.
TGV	train à grande vitesse – französischer Hochgeschwindigkeitszug
Velaro	Hochgeschwindigkeitszug – entwickelt von Siemens.
Vossloh	Deutsches Unternehmen – verkaufte im Jahr 2019 ein Werk in Kiel an CRRC.
Westbahn	Privates Bahnunternehmen – betreibt in Österreich einige Linien.
WTO	World Trade Organisation – Organisation, die den Handel zwischen ihren Mitgliedern regelt und für die Förderung von Freihandel einsteht.
X2000	Zugentwicklung von der Firma Adtranz – dieser Zug wurde lose als Vorlage für die chinesischen Eigenentwicklung DJJ1 benutzt.
Zefiro	Hochgeschwindigkeitszug – entwickelt von Bombardier.

B Interview mit Nationalrat Leo Müller

Nicolas Dickenmann

Chinas Entwicklung zum global grössten Eisenbahnhersteller und Reaktionen der westlichen Welt

Interview mit Nationalrat Leo Müller (CVP) in Luzern

16. Juli 2020

1. Sehen Sie die neue chinesische Expansion in Europa (Übernahme von Vossloh in Deutschland durch die CRRC) als Problem und in nächster Zeit als ernstzunehmende Konkurrenz für europäische Hersteller und spezifisch Stadler Rail?

Ja, es könnte auch eine Gefahr sein, dass Unternehmen in der Schweiz aufgekauft werden und der Standort in der Schweiz geschlossen wird. Grössere Gefahr gibt es in anderen Bereichen: Forschung, Information, etc.

2. Die neue chinesische Konkurrenz im Rollmaterialbereich ist hauptsächlich in Staatshand, sehen Sie dies als Problem an? Wie sollen europäische/schweizerische Regierungen und Unternehmen damit umgehen?

Übernahmen durch private Unternehmen wären akzeptabel. Privaten und staatlichen Unternehmen sollten unterschieden werden. Die Gefahr bei staatlichen Unternehmen grösser, aber auch Staatsfonds (z.B. Qatar) würden eine Gefahr darstellen.

3. Sie haben sich für die «Lex China» eingesetzt, um Übernahmen von strategisch wichtigen Schweizer Unternehmen durch chinesische Staatsfirmen zu überprüfen mit Hilfe einer staatlichen Genehmigungsbehörde (= Investitionskontrolle). Denken Sie, dass dies ausreicht oder muss auch etwas unternommen werden, um Schweizer Unternehmen zum einen den Marktzugang zum weitgehend verschlossenen chinesischen Markt zu ermöglichen bzw. diesen zu verbessern und zum anderen Schweizer Unternehmen vor subventionierten (Staats-)Unternehmen zu schützen?

Das Freihandelsabkommen funktioniert noch nicht vollständig wegen technischen Hemmnissen, aber dies wäre nicht das Hauptproblem.

Das neue Gesetz (Lex China) würde genügen, möglicherweise müsste das Parlament noch Ergänzungen an dem Vorschlag des Bundesrats vornehmen. Grundsätzlich wäre das Gesetz genügend.

Herr Müller zeigte eine Analogie auf, dass Wissen=Rohstoff (z.B. Erdöl) wäre: Schweizer Steuergelder fließen in Forschung und andere Länder wie China saugen das nun ab. Vor allem Staatsunternehmen wären das Problem, da dies dann strategisch und ohne Gegenseitigkeit geschehe.

4. China ist nach der EU und den USA der dritt wichtigste Handelspartner der Schweiz. Besteht die Gefahr, dass die vom Parlament in Auftrag gegebene «Lex China» die guten bilateralen Beziehungen zwischen den beiden Ländern trüben könnte?

Verstimmung wäre möglich, aber das Gesetz wäre nötig. Das Gesetz solle neutral formuliert sein und nicht nur auf China fokussieren, sondern allgemein sein. Denn zukünftig könne die Gefahr auch von anderen Ländern kommen. Herr Müller vergleicht das neue Lex China Gesetz mit dem Lex Koller Gesetz. Jetzt aber sollten nicht nur Grundstücke geschützt werden, sondern auch Firmen)

5. Denken Sie, die Schweiz kann selbst etwas erreichen, um faire Marktbedingungen herzustellen, oder braucht es eine gesamteuropäische Initiative? Und falls letzteres: Könnte die Schweiz als Nicht-EU-Mitglied hier mit der EU am gleichen Strick ziehen?

Dies müsste über die WTO laufen. Die WTO müsste Massnahmen beschliessen.

6. In der EU wird die Möglichkeit von europäischen Champions, also Megafusionen, diskutiert (Alstom/Siemens oder jetzt Alstom/Bombardier). Was halten Sie davon?

Dies wäre nicht gut. Es gibt die Gefahr einer zu grossen Marktmacht des fusionierten Unternehmens. Die innereuropäische Situation muss auch beachten nicht nur die weltweite Situation. Die kleinen Unternehmen (wie Stadler) könnten verdrückt werden (Bemerkung von mir: Stadler Rail hätte Fusion von Alstom und Siemens begrüsst!).

7. Was halten Sie grundsätzlich vom chinesischen Entwicklungsmodell für ihre Eisenbahnindustrie, nämlich zuerst Joint-Ventures mit ausländischen Eisenbahnherstellern zu bilden und, sobald die Technologie absorbiert ist, den Markt für ausländische Unternehmen zu schliessen, danach die ganze Branche in ein Unternehmen zu formen (CRRC) und schliesslich ins Ausland zu expandieren? Wäre dies auch eine Möglichkeit für andere Länder?

China ist ein Spezialfall durch die Grösse. Indien wäre vielleicht möglich. China ist eine Diktatur und kann Dinge durchsetzen, die in anderen Ländern nicht gingen. Eine Diktatur kann von Vorteil sein für die wirtschaftliche Entwicklung, hat dafür aber offensichtlich andere gewichtige Nachteile.

Zusätzliche Fragen:

Halten Sie es möglich das SBB chinesische Züge von CRRC(Staatsunternehmen) kauft? DB hat Absicht bekundet?

Die WTO regelt dies; ab gewissem Wert muss eine weltweite offene Ausschreibung stattfinden. Eine grosse Macht wie China könne solche Regeln missachten. Die Schweiz jedoch nicht, da eine grosse Abhängigkeit von Exporten existiert. Die Schweiz ist abhängiger von China als Schweiz als umgekehrt.

Dumpingproblematik?

Vorhanden, man könne aber nicht viel machen und müsse dies einfach akzeptieren.

Zentrale Bemerkungen ohne direkten Bezug auf die Fragen:

Die Rechtsprechung in China wäre ein Problem, da sie nicht neutral sei.

Alle Länder haben einen Aufstieg und einen folgenden Abstieg->Vergleich mit dem römischen Reich.

C Interview mit Nationalrat Beat Walti

Nicolas Dickenmann

Chinas Entwicklung zum global grössten Eisenbahnhersteller und Reaktionen der westlichen Welt

Interview mit Nationalrat Beat Walti (FDP), Zürich über Telefon.

12. November 2020

1. Sehen Sie die neue chinesische Expansion von CRRC (weltweit grösster Eisenbahnkonzern aus China, in Staatshand) in Europa (Übernahme von Vossloh in Deutschland durch die CRRC) als Problem und in nächster Zeit als ernstzunehmende Konkurrenz für europäischen Hersteller und spezifisch Stadler Rail?

China sicher eine starke Konkurrenz, europäische Hersteller müssen versuchen technologisch führend zu bleiben.

Die neue Konkurrenz habe auch Vorteile für Europa -> tiefere Preise für Rollmaterial in Europa

2. Die neue chinesische Konkurrenz im Rollmaterialbereich ist hauptsächlich in Staatshand, sehen Sie dies als Problem an? Wie sollen europäische/schweizerische Regierungen und Unternehmen damit umgehen?

Es wäre schwierig staatliche von privaten Unternehmen zu unterscheiden in China und auch private Unternehmen wären in China stark vom Staat abhängig. Auch ansonsten gibt es Schwierigkeiten z.B. Pensionskassen und Staatsfonds.

Auch China hat nicht unendlich Kapital und kann nicht unlimitiert Unternehmen übernehmen, darum gab es auch weniger Übernahmen in den letzten Jahren.

3. Sie haben sich gegen die Motion «Lex China» von Beat Rieder eingesetzt, um Übernahmen von strategisch wichtigen Schweizer Unternehmen durch chinesische Staatsfirmen zu überprüfen mit Hilfe einer staatlichen Genehmigungsbehörde (= Investitionskontrolle). Weshalb?

Schweizer Investitionen ins Ausland sind auch sehr hoch, sogar höher als die vom Ausland in die Schweiz.

Mehr Bürokratie, welche die Wirtschaft schwächt.

Wichtiger wäre eine Diskussion über Unternehmen, die öffentliche Dienstleistungen erbringen. Zum Beispiel Unternehmen, die Dienstleistungen wie Wasser, Strom etc. für Gemeinden erbringen. Diese Unternehmen könnten die Gemeinden erpressen. Dafür bräuchte es allerdings andere Gesetze.

Schweizer Unternehmen an der Börse wären sowieso schon zu grossem Teil im ausländischem Besitz. Z.B. UBS

Ausländische Unternehmen kaufen nicht Schweizer Unternehmen, um die Produktion und die Maschinen komplett ins Ausland zu verlagern, sondern sie kaufen vor allem das gutausgebildete und innovative Personal, das sich nicht einfach verlagern lässt.

4. Gäbe es Alternativen (zu Investitionskontrollen), um Schweizer Unternehmen den Marktzugang zum weitgehend verschlossenen chinesischen Eisenbahnmarkt zu ermöglichen bzw. diesen zu verbessern und zum anderen Schweizer Unternehmen vor subventionierten (Staats-)Unternehmen zu schützen?

Das Freihandelsabkommen mit China ermöglichte schon eine Verbesserung. Auch brachte das Freihandelsabkommen einen Wettbewerbsvorteil für Schweizer Unternehmen vor anderen Unternehmen.

Gute Rahmenbedingungen in der Schweiz sind wichtig und die Schweiz muss versuchen technologisch den Vorsprung vor China zu behalten. Dafür müssten Unternehmen schneller und innovativer sein als chinesische Unternehmen.

5. China ist nach der EU und den USA der dritt wichtigste Handelspartner der Schweiz. Besteht die Gefahr, dass die vom Parlament in Auftrag gegebene «Lex China» die guten bilateralen Beziehungen zwischen den beiden Ländern trüben könnte?

(nicht aktiv besprochen)

6. Denken Sie, die Schweiz kann selbst etwas erreichen, um faire Marktbedingungen herzustellen, oder braucht es eine gesamteuropäische Initiative? Und falls letzteres: Könnte die Schweiz als Nicht-EU-Mitglied hier mit der EU am gleichen Strick ziehen?

Möglicherweise könnte die EU etwas bewirken, aber eigentlich ist dies Sache der WTO. Die Schweiz allein wäre zu klein.

7. In der EU wird die Möglichkeit von europäischen Champions, also Megafusionen, diskutiert (Alstom/Siemens oder jetzt Alstom/Bombardier). Was halten Sie davon?

Grundsätzlich wäre dies Sache der EU-Wettbewerbskommission.

Man könnte sich überlegen, dass nicht nur der europäischen Markt bei den Wettbewerbsüberlegungen beachtet wird sondern der globalen Markt.

8. Was halten Sie grundsätzlich vom chinesischen Entwicklungsmodell für ihre Eisenbahnindustrie, nämlich zuerst Joint-Ventures mit ausländischen Eisenbahnherstellern zu bilden und, sobald die Technologie absorbiert ist, den Markt für ausländische Unternehmen zu schliessen, danach die ganze Branche in ein Unternehmen zu formen (CRRC) und schliesslich ins Ausland zu expandieren? Wäre dies auch eine Möglichkeit für andere Länder?

Als Modell ist es nicht erstrebenswert. Herr Walti glaubt, dass obwohl in China das Personal sehr gut ausgebildet ist, aufgrund der unfreien Kultur die Mitarbeiter weniger innovativ und kreativ wären als im Westen -> Forschungsfreiheit. Herr Walti hofft, dass es in China Änderung geben wird.

9. Halten Sie es möglich, dass die SBB in nächster Zeit chinesische Züge von CRRC kauft? Die Deutsche Bahn hat bereits Absicht bekundet.

Ja, möglicherweise mit Auflagen wie z.B. Produktion in der Schweiz.

Zentrale Bemerkungen ohne direkten Bezug auf die Fragen:

Investitionskontrollen gegen ausländische Unternehmen und gegenseitig offene Märkte wären eine unterschiedliche Thematik.

Anekdote: Ein Schweizer Unternehmer sieht ein Angebot eines chinesischen Herstellers einer Maschine, dessen Typ der Schweizer Unternehmer vor 10 Jahren selbst verkauft hat. Jetzt verkauft er allerdings bessere und fortgeschrittenere Maschinen. -> Technologievorsprung ist sehr wichtig, tendenziell schrumpft der Fortschritt.

Dumping sieht er nicht als wichtige Problemstelle, da China sehr kapitalistisch handle und unprofitable Fabriken schliessen würde.

Chinesische Unternehmen kaufen nicht Schweizer Unternehmen um wie vielleicht vor 50 Jahren, den gesamten Maschinenpark und Produktion nach China zu verlagern, sondern sie kaufen vor allem das kompetente kreative Personal. Dieses Personal könne man nicht einfach durch chinesisches Personal ersetzen.

D Dokumentation Cédric Wermuth – Einfluss Chinas auf Schweizer Firmen

Parlamentsdienste
Services du Parlement
Servizi del Parlamento
Servetschs dal parlament



Parlamentsbibliothek
CH-3003 Bern
Tel. +41 58 322 97 44
www.parlament.ch
doc@parl.admin.ch

23. Juli 2020

NR Cédric Wermuth – Einfluss von China auf Schweizer Firmen

Könntet ihr mir bitte eine Doku machen zu Versuchen in den letzten Jahren, den chinesischen Einfluss auf Schweizer Firmen zurückzudrängen? Mich interessiert, welche Vorstösse und Vorschläge es dazu gegeben hat.

Parlamentarische Geschäfte spezifisch zu China (chronologisch absteigend)

19.5079 FRAGESTUNDE. FRAGE - **Australien und Neuseeland weisen China in die Schranken. Nimmt sich der Bundesrat an diesen Ländern ein Beispiel?**

Lisa Mazzone

Stand der Beratungen: Erledigt

<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20195079>

Antwort des BR:

<https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20195079>

19.3528 INTERPELLATION - **Rollt China die Schweiz von hinten auf?**

Niklaus-Samuel Gugger

Stand der Beratungen: Erledigt

<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20193528>

«Der Bundesrat wird aufgefordert, Stellung zur Belt and Road Initiative (BRI) sowie zum sino-schweizerischen Verhältnis zu nehmen. Dazu soll er folgende Fragen beantworten: (...)»

Stellungnahme des BR vom 28.8.2019.

19.3051 INTERPELLATION - **Huawei und die Herausforderungen von 5G. Risiken und Chancen für die Schweiz**

Fabio Regazzi

Stand der Beratungen: Im Rat noch nicht behandelt

<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20193051>

18.3021 MOTION - **Schutz der Schweizer Wirtschaft durch Investitionskontrollen**

Beat Rieder

Stand der Beratungen: Angenommen

<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20183021>

«Der Bundesrat schafft die gesetzlichen Grundlagen für eine Investitionskontrolle ausländischer Direktinvestitionen in Schweizer Unternehmen unter anderem, indem er eine Genehmigungsbehörde für die der Investitionskontrolle unterworfenen Geschäfte einsetzt. (...)»

Dazu publizierte Kommissionsberichte:

Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Ständerates (09.04.2019):

<https://www.parlament.ch/centers/kb/ layouts/15/DocIdRedir.aspx?ID=4U7YAJRAVM7Q-1-46854>

Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Nationalrates (08.10.2019):

<https://www.parlament.ch/centers/kb/ layouts/15/DocIdRedir.aspx?ID=4U7YAJRAVM7Q-1-46271>

Wurde von der Presse etc. auch häufig als «Lex China» betitelt.

18.3376 POSTULAT - **Ausländische Firmenübernahmen in der Schweiz. Ist die heutige Schrankenlosigkeit noch haltbar?**

Pirmin Bischof

Stand der Beratungen: Angenommen

<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20183376>

„Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament einen Bericht zu unterbreiten, der folgende Fragen beantwortet:

1. *Wie sind die ausländischen Investitionen in schweizerische Unternehmen heute zu beziffern? Wie haben sie sich entwickelt? Wie die schweizerischen Investitionen in ausländische Firmen?*

2. *Wie viele dieser ausländischen Investitionen sind Mehrheitsübernahmen oder Übernahmen von kontrollierenden Beteiligungspaketen?*

3. *Welche Vor- und Nachteile hat die heute geltende schrankenlose Übernahmemöglichkeit im schweizerischen Recht? Generell? Bezüglich Ausverkauf von Infrastrukturen (Kraftwerke) oder Know-how (Technologie- oder Pharmaunternehmen)? Aus sicherheitspolitischer Sicht?*

4. *Wie sind solche Beteiligungen insbesondere durch kontrollierende ausländische Staaten zu beurteilen? Inwiefern besteht vollumfängliches Gegenrecht? Was, wenn nicht?*

5. *Welche Einschränkungen solcher Beteiligungen haben andere Länder vorgenommen? Vor- und Nachteile?*

6. *Welche Einschränkungen wären gesetzgeberisch möglich (z. B. ein Genehmigungsvorbehalt in bestimmten Bereichen oder die Bindung an Gegenrecht)? Vor- und Nachteile?*

7. *Welche Massnahmen fasst der Bundesrat ins Auge?“*

Der daraus resultierende Bericht des BR vom 13.02.2019 habe ich weiter unten aufgelistet.

17.5659 FRAGESTUNDE. FRAGE - **Mehr Selbstbewusstsein, auch gegenüber China!**

Sylvia Flückiger-Bäni

Stand der Beratungen: Angenommen

<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20175659>

17.3387 INTERPELLATION -

Übernahmen schweizerischer Unternehmen durch chinesische Staatsfirmen. Eine Bedrohung für die volkswirtschaftlichen Interessen der Schweiz?

Hans-Ueli Vogt

Stand der Beratungen: Erledigt (Abgeschrieben, weil nicht innert zwei Jahren abschliessend im Rat behandelt)

<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20173387>

«In den letzten Jahren sind verschiedene schweizerische Unternehmen (namentlich Syngenta, Gategroup, Swissport, SR Technics) durch ausländische - vor allem chinesische -, staatlich kontrollierte oder finanzierte Unternehmen übernommen worden.

1. *Wie beurteilt der Bundesrat die Verstaatlichung schweizerischer Unternehmen, die mit solchen Übernahmen durch ausländische, staatlich kontrollierte Unternehmen verbunden ist?*

2. *Wie beurteilt er die Auswirkungen von Übernahmen schweizerischer Unternehmen durch chinesische Staatsfirmen auf die schweizerische Marktwirtschaft?*

3. *Wie beurteilt er die Übernahme schweizerischer Unternehmen, die für die Schweiz wichtige Infrastrukturen (z. B. in den Bereichen Energie oder Telekommunikation) besitzen oder betreiben oder deren Geschäft sonst im nationalen Interesse liegt, durch ausländische, staatlich kontrollierte Unternehmen?» (...)*

Stellungnahme des BR vom 16.8.2017.

16.3299 INTERPELLATION - Die Übernahme von Syngenta durch Chem China wirft Fragen auf

Maya Graf

Stand der Beratungen: Erledigt

<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20163299>

13.3280 MOTION - Schweizer Wirtschaftsinteressen schützen

Dominique de Buman

Stand der Beratungen: Erledigt (Abgeschrieben, weil nicht innert zwei Jahren abschliessend im Rat behandelt)

<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20133280>

Parlamentarische Geschäfte zum Thema Investitionskontrolle (chronologisch absteigend)

20.3461 MOTION - Schutz kritischer Infrastrukturen

UREK-N

Stand der Beratungen: Im Rat noch nicht behandelt

<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20203461>

„Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament die gesetzlichen Grundlagen für eine Investitionskontrolle bei kritischen Infrastrukturen zu unterbreiten, sofern ausländische Direktinvestitionen in Schweizer Unternehmen zu einer faktischen Kontrolle der Unternehmung führen. Er prüft dabei unter anderem, wie eine Genehmigungsbehörde für die der Investitionskontrolle unterworfenen Geschäfte eingesetzt werden kann.“

20.3441 INTERPELLATION - Temporäre Investitionskontrollen

Jacqueline Badran

Stand der Beratungen: Im Rat noch nicht behandelt

<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20203441>

«Die EU sowie einzelne Länder haben ihre Massnahmen zur Investitionskontrollen verschärft. Dies nachdem das Interesse an ausländischen Übernahmen strategisch wichtiger Firmen in

der Pharma, der Medizinaltechnik etc. aber auch anderer Branchen durch ausländisches Kapital deutlich gestiegen ist. (...)

1. Beobachtet der Bundesrat die Situation rund um Übernahmen strategisch wichtiger Firmen und die Situation auf dem Übernahmemarkt überhaupt? Wenn nein, wieso nicht?

2. Gedenkt der Bundesrat eine temporäre Meldepflicht für Übernahmen oder Teilübernahmen durch ausländische Akteure einzuführen. Wenn nein, wieso nicht?

3. Plant der Bundesrat andere Massnahmen zur Verhinderung unerwünschter Übernahmen?“

19.3491 POSTULAT - **Stärkung der Fusionskontrollen bei ausländischen Direktinvestitionen**

Fabian Molina

Stand der Beratungen: Im Rat noch nicht behandelt

<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20193491>

«Der Bundesrat wird eingeladen, in einem Bericht darzustellen, wie das Schweizer Kartellrecht in Übereinstimmung mit internationalen Verpflichtungen gezielt so verschärft werden kann, dass Direktinvestitionen aus Drittländern aus Gründen der Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung besser überprüft werden können. Der Bericht zeigt dabei auf, welche Chancen und Risiken eine Angleichung des Schweizer Rechts an die EU-Verordnung PE/Cons 72/18 bieten würde. (...)»

Stellungnahme des BR vom 14.09.2019.

19.3328 MOTION - **Ruag International soll zu einem Luft- und Raumfahrttechnologie-konzern umgebaut, mittelfristig vollständig privatisiert werden und auch in Zukunft mehrheitlich in Schweizer Händen bleiben!**

David Zuberbühler

Stand der Beratungen: Erledigt (Ablehnung)

<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20193328>

19.3136 POSTULAT - **Haben wir die Hard- und Softwarekomponenten bei unseren kritischen Infrastrukturen im Griff?**

Marcel Dobler

Stand der Beratungen: Angenommen

<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20193136>

„(...) Der Bundesrat wird beauftragt, zu prüfen und Bericht zu erstatten über die anwendbaren nationalen und internationalen Standards (z. B. Nist Cyber Security Framework, ISO, Common Criteria, Nist 800-161, EU4, EU5, Fips) zum Vendor Risk Management und zur Produktesicherheit von technischen, insbesondere vernetzten Systemen (...)“

18.3233 POSTULAT - **Investitionsprüfung bei ausländischen Investitionen**

Hans Stöckli

Stand der Beratungen: Angenommen

<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20183233>

„Der Bundesrat wird beauftragt, beim Schweizerischen Institut für Rechtsvergleich einen Bericht einzuholen zur Frage, mit welchen gesetzlichen Mitteln andere Industriestaaten wie insbesondere Deutschland, Österreich, Frankreich, Grossbritannien und die USA ausländische Investitionen in Unternehmen ihrer Schlüsselindustrien und in kritische Infrastrukturen überprüfen.“

Der daraus resultierende Bericht des BR vom 13.02.2019 habe ich weiter unten aufgelistet.

18.3230 MOTION - Behörde für eine souveräne und nachhaltige industrielle Entwicklung der Schweiz

Corrado Pardini

Stand der Beratungen: Erledigt (Abgeschrieben, weil nicht innert zwei Jahren abschliessend im Rat behandelt)

<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20183230>

«Der Bundesrat wird beauftragt, ein Gremium im Sinne eines Service public zu schaffen (Behörde oder andere geeignete Form), das Übernahmen und Fusionen von industriestrategisch bedeutsamen Unternehmen unter Beteiligung ausländischen Kapitals vorgängig prüft und bewilligen muss. Die Bewilligung ist rechtliche Voraussetzung für eine Fusion oder eine Übernahme. Dieses Gremium arbeitet weisungsunabhängig. Welche Betriebe als industriestrategisch bedeutsam einzustufen sind, legt der Bundesrat innert sechs Monaten in einem industriepolitischen Gesamtkonzept fest, unter Berücksichtigung der digitalen Revolution, des ökologischen Umbaus und des expliziten Ziels, einen volkswirtschaftlich notwendigen Industrieanteil von 20 Prozent des Bruttoinlandproduktes (BIP) zu garantieren. Als industriepolitisch bedeutsam sollen auch KMU eingestuft werden. (...)»

16.498 PARLAMENTARISCHE INITIATIVE - Unterstellung der strategischen Infrastrukturen der Energiewirtschaft unter die Lex Koller

Jacqueline Badran

Stand der Beratungen: Folge gegeben

<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20160498>

Informationen aus der Verwaltung / vom Bundesrat

SECO: Informationen zur Investitionskontrolle:

https://www.seco.admin.ch/seco/de/home/Aussenwirtschaftspolitik_Wirtschaftliche_Zusammenarbeit/Wirtschaftsbeziehungen/Internationale_Investitionen/Auslandsinvestitionen/Investitionskontrollen.html

„In den vergangenen Jahren haben vermehrt auch Unternehmen aus aufstrebenden Schwellenländern im Ausland Investitionen getätigt, in gewissen Fällen auch mit einem industriepolitisch motivierten Hintergrund. Direktinvestitionen in die Schweiz weckten deshalb teilweise Befürchtungen, dass daraus ein Verlust von Arbeitsplätzen, Know-how oder eine Gefährdung der nationalen Sicherheit resultiert. Der Bundesrat hat sich ausführlich mit diesen potentiellen Risiken befasst. Wie im Bericht «Grenzüberschreitende Investitionen und Investitionskontrollen» gezeigt wird, können die Behörden aufgrund der bestehenden Gesetzgebung bereits heute allfälligen Gefährdungen angemessen entgegenwirken. Die Einführung einer Investitionskontrolle würde deshalb derzeit keinen zusätzlichen Nutzen für die Schweiz bieten. Hingegen würde die administrative Belastung erhöht, Unsicherheit geschürt und die Attraktivität des Standortes Schweiz geschwächt werden. Der Bundesrat ist sich jedoch der möglichen Risiken von Direktinvestitionen bewusst. Er will deshalb ein Monitoring durchführen und den Bericht innerhalb der nächsten vier Jahre aktualisieren. Dieses Instrument kann mit vertretbarem administrativen Aufwand einen allfälligen zukünftigen Handlungsbedarf aufzeigen.“

Bericht des Bundesrates vom 13.02.2019 (in Erfüllung der Postulate 18.3376 Bischof vom 16. März 2018 und 18.3233 Stöckli vom 15. März 2018): **Grenzüberschreitende Investitionen und Investitionskontrollen:**

https://www.parlament.ch/centers/eparl/_layouts/15/DocIdRedir.aspx?ID=MAU-WFQFXFMCR-2-42449

Ab S.9: (3.Kapitel) Potentielle Risiken durch ausländische Investitionen

Ab S.29: (5.Kapitel) Überblick zu den Direktinvestitionen

Ab S.30: Entwicklung 2004 bis 2017: *„Wie Abbildung 6 zu entnehmen ist, hat sich sowohl der Bestand ausländischer Direktinvestitionen in der Schweiz als auch der Bestand der schweizerischen Direktinvestitionen im Ausland in den vergangenen Jahren stark erhöht. (...) Gemessen am Kapitalbestand an Direktinvestitionen zählt die Schweiz damit sowohl zu den weltweit grössten Empfängern von Direktinvestitionen als auch zu den weltweit grössten Direktinvestoren (siehe Abbildung 7). Die Hauptgründe hierfür sind u. a. die zahlreichen Hauptsitze grosser multinationaler Konzerne und die Attraktivität der Schweiz als Standort für ausländisch beherrschte Holdinggesellschaften“*

Ab S.31: Gliederung nach Branchen

Ab S.34: Gliederung nach Ländern. Zu China:

„(...) Zu den chinesischen Direktinvestitionen in der Schweiz – oft im Fokus der öffentlichen Diskussion – werden somit keine Daten veröffentlicht (wie übrigens zu vielen anderen Ländern ebenfalls nicht), da diese Rückschlüsse auf einzelne Unternehmen erlauben könnten. Indirekten Aufschluss über die chinesischen Direktinvestitionen in der Schweiz können die aggregierten Angaben für die Kontinente Asien, Afrika und Ozeanien abzüglich der veröffentlichten Angaben für Japan und Israel geben, welche sich 2017 auf 2,1 Prozent des gesamten Bestandes der Direktinvestitionen beliefen. Dabei muss aber berücksichtigt werden, dass die drei Kontinente Asien, Afrika und Ozeanien neben China zahlreiche weitere Länder umfassen (so z. B. Australien oder Südafrika) und nicht die gesamten 2,1 Prozent China zugeschlagen werden dürfen. (...)“

Ab S.38: Übernahmen: *„(...) Zu Übernahmen von schweizerischen Unternehmen durch ausländische Unternehmen (oder umgekehrt) bestehen keine offiziellen Statistiken analog zur Statistik zu den Direktinvestitionen. Letztere erlaubt es jedoch zu berechnen, welcher Anteil an den gesamten Direktinvestitionen auf Mehrheitsbeteiligungen zurückgeht (...)“*

Ab S.42: Investitionskontrollen im Ausland

Ab S.49: Mögliche Varianten für das weitere Vorgehen

Ab S.53: Schlussfolgerungen

Studien und Positionspapiere zur Investitionskontrolle (chronologisch)

Swissmem: «Staatliche Investitionskontrollen bei Firmenübernahmen: unnötig und schädlich», Positionspapier, 3 Seiten (März 2020):

https://www.swissmem.ch/fileadmin/user_upload/Positionspapiere/D/Investitionskontrolle_d.pdf

Avenir Suisse: «Eine neue Behörde, die niemand braucht», Blogbeitrag vom 22.11.2019:

<https://www.avenir-suisse.ch/eine-neue-behoerde-die-niemand-braucht/>

SECO / Heinz Zimmermann + Yvonne Seiler Zimmermann: «Besitzverhältnisse an börsenkotierten schweizerischen Unternehmungen - Eine Analyse des 'SMI expanded' Aktienuniversums», 60 Seiten (31.05.2019):

https://www.seco.admin.ch/dam/seco/de/dokumente/Publikationen_Dienstleistungen/Publikationen_Formulare/Wirtschaftslage/Strukturwandel_Wachstum/Branchenanalysen/Studie_Besitzverhaeltnisse_boersenkotierte.pdf.download.pdf/Studie_Besitzverhaeltnisse_boersenkotierte_ch-Unternehmungen.pdf

Economiesuisse: «Ausländische Investitionen – Erfolgsfaktor statt Gefahrenquelle für unsere Volkswirtschaft», 20 Seiten (25.01.2019):

<https://www.economiesuisse.ch/de/entityprint/node/46246>

Fachliteratur speziell zur Beziehung Schweiz – China

Ziegler, Suzanne und Wu, Juan: **Chinesische Firmen kaufen Schweizer Traditionsunternehmen.** In: Die Volkswirtschaft, 3 Seiten, 2019.

<https://dievolkswirtschaft.ch/de/2019/12/chinesische-firmen-kaufen-schweizer-traditionsunternehmen/>

Schnauss, Martin und Wu, Juan: **Schweizer Stärken sind bei Chinas Unternehmern kaum bekannt.** In: Die Volkswirtschaft, 3 Seiten, 2019.

<https://e-parl.admin.ch/doc/40905ParlB/19.Biblio/1901444393.pdf>

Casas i Klett, Tomas (et al.): **Sino-Swiss Free Trade Agreement – 2018 Academic Evaluation Report.** 2018.

<https://www.alexandria.unisg.ch/255103/>

Nünlist, Christian (Hrsg.): **Freier Handel zwischen China und der Schweiz.** In: CSS Analysen zur Sicherheitspolitik, 4 Seiten, 2014.

<https://biblio.parlament.ch/e-docs/374637.pdf>

E Redlichkeitserklärung



Kantonsschule Freudenberg Zürich

Gymnasium Freudenberg

Alt- und neusprachliches Langgymnasium

Maturitätsarbeit Redlichkeitserklärung

Originalarbeit

Ich erkläre, dass es sich bei der eingereichten schriftlichen Arbeit mit dem Titel

China First!

Chinas Entwicklung zum global grössten Eisenbahnhersteller und
Reaktionen der westlichen Welt.

um eine von mir selbst und ohne unerlaubte Beihilfe verfasste Originalarbeit handelt. Ich bestätige, dass die Arbeit nicht bereits früher am Gymnasium Freudenberg oder an einer anderen Schule eingereicht worden ist.

Verweise auf Quellen

Ich erkläre, dass sämtliche Bezüge auf fremde Quellen (Originaltexte, Sekundärliteratur, Bilder, Tabellen usw.), die in der oben genannten Arbeit verwendet wurden, deutlich als solche gekennzeichnet und mit korrekten Quellenangaben versehen sind.

Plagiats-Prüfung

Ich bin damit einverstanden, dass meine Arbeit zur Überprüfung der korrekten und vollständigen Angabe der Quelle mit Hilfe einer Software (Plagiatserkennungstool) geprüft wird. Zu meinem eigenen Schutz wird die Software auch dazu verwendet, später eingereichte Arbeiten mit meiner Arbeit elektronisch zu vergleichen und damit Abschriften und eine Verletzung meines Urheberrechts zu verhindern. Falls Verdacht besteht, dass mein Urheberrecht verletzt wurde, erkläre ich mich damit einverstanden, dass die Schulleitung meine Arbeit zu Prüfzwecken herausgibt.

Massnahmen bei Plagiaten und anderen Unredlichkeiten

Ich bestätige, dass ich die Plagiarismus-Richtlinien des Gymnasiums Freudenberg gelesen und verstanden habe.

Ich nehme zur Kenntnis, dass bei unerlaubter Beihilfe sowie bei mangelhaften Quellenangaben (Plagiaten) rechtliche Schritte unternommen werden und ich mit disziplinarischen sowie mit anderen Massnahmen rechnen muss, welche in folgenden Erlassen vorgesehen sind:

- Schulordnung der Kantonsschulen vom 5. April 1977
- Reglement für die Maturitätsprüfungen an den Gymnasien des Kantons Zürich vom 10. März 1998 (Revisionen 26.5.2008/30.8.2010)
- Plagiarismus-Richtlinien des Gymnasiums Freudenberg vom 13.6.2008.

Name: Dickenmann

Vorname: Nicolas

Datum: 10.12.2020

Unterschrift Schülerin/Schüler:

F Danksagung

Während der acht Monate, die ich an meiner Maturitätsarbeit arbeitete, hatte ich viel Unterstützung von verschiedenen Seiten. Sie haben Inputs geliefert, Quellen zur Verfügung gestellt, sich für Interviews zur Verfügung gestellt oder meine Arbeit korrigiert. Zuallererst möchte ich meinem Betreuer Herr Patrick Hersperger dafür danken, dass er mir tatkräftig zur Seite stand und sich ausserordentlich viel Zeit für die Betreuung der Arbeit nahm, mich mit Experten in Kontakt setzte, mir Quellen schickte und meine Maturarbeit so genau korrigierte. Als nächstes danke ich Herr Leo Müller und Herr Beat Walti, dass sie sich die Zeit für ein Interview genommen haben. Ich bedanke mich herzlich bei Herr Christoph Bosshard für seine riesige Sammlung an Schweizer Eisenbahn-Revue Heftchen, die er mir zur Verfügung gestellt hat. Aber nicht nur stellte er mir die Fachmagazine zur Verfügung und teilte sein Experten-Wissen mit mir, sondern auch danach schickte er mir noch regelmässig nützliche Artikel und Informationen. Vielen Dank an Herr Cedric Wermuth, dass er mir das Dossier bei den Parlamentsdiensten anfertigen liess. Zuletzt herzlichen Dank an meine Eltern Sibilla und Philipp Dickenmann für die Korrektur der Arbeit und ihre wertvollen Inputs während des gesamten Arbeitsprozesses.