



Ein Güterzug, der im chinesischen Tangshan gestartet ist, kommt im Hafen des belgischen Antwerpen an.

Foto: dpa

# Die stählerne Seidenstraße

Güterzugverkehr aus China wächst rasant / DB Cargo will ein Viertel mehr transportieren

Von Carsten Hoefler

**MÜNCHEN.** Die chinesische Regierung macht mit ihrem nationalen Prestigeprojekt einer neuen Seidenstraße nach Europa Fortschritte: Der Güterzugverkehr auf dem Landweg von und nach China wächst schnell, allein die DB Cargo will ihre Transportkapazität auf der transkontinentalen Verbindung in den Fernen Osten bis zum Jahr 2020 um 25 Prozent erhöhen. Bisher werden 80 000 Standard-Container („TEU“) im Jahr befördert, für 2020 seien 100 000 geplant, sagte ein Sprecher der Güterverkehrsgesellschaft der Bahn in Berlin.

Auf chinesischer Seite konkurrieren mittlerweile Dutzende Firmen um Frachtaufträge. Ein großer Anbieter ist das Unternehmen Yuxinou aus Chongqing, einer zentralchinesischen Metropole mit mehr als 20 Millionen Einwohnern. Yuxinou fing 2011 mit elf Güterzugfahrten an, inzwischen sind es jeweils gut 700 im Jahr von China nach Europa und umgekehrt. Die Fracht: elektronische

Bauteile auf dem Hinweg nach Europa, Milchpulver und andere Produkte auf dem Rückweg, sagt Servicemanagerin Xiang Jiaqi. Auch große deutsche Unternehmen nutzen mittlerweile den Transportweg über Land: BMW lässt dreimal wöchentlich Fahrzeugteile per Güterzug nach China transportieren, wie ein Sprecher des Autoherstellers berichtet.

## Projekt heißt: Eine Region, eine Straße

Die chinesische Kommunistische Partei (KP) hat sich in ihrer offiziellen Sprachregelung längst vom Begriff „neue Seidenstraße“ verabschiedet, das Projekt heißt seit einiger Zeit Yi Dai Yi Lu – „eine Region, eine Straße“, obwohl das Vorhaben gigantische Züge angenommen hat und weit mehr umfasst als eine Straße. Die Schätzungen der Investitionssummen reichen bis zu dreistelligen Milliardenbeträgen.

Für Güterzüge gibt es mittlerweile drei Hauptrouten: Die nördliche führt durch die Mon-

golei und Russland, die mittlere durch die Wüstenregion Xinjiang im Westen der Volksrepublik und Kasachstan. Auf der Südroute werden die Waggons in Kasachstan über das Kaspische Meer nach Aserbaidschan verschifft, von dort geht es weiter nach Rumänien, in die Ukraine und nach Polen. Nach offiziellen chinesischen Angaben waren über sämtliche Routen bis Ende Februar 50 europäische Städte in 15 Ländern an das Güterzug-Netzwerk angebunden.

Das Projekt ist vor allem umstritten, weil es der Ausdehnung des politischen Einflusses Pekings dient. Die Führung der weltgrößten Diktatur nutzt die Wirtschaft, um ihren Einfluss zu mehren. So blockierte Griechenland 2017 eine gemeinsame europäische Erklärung, mit der die EU chinesische Menschenrechtsverletzungen kritisieren wollte – Griechenlands größter Hafen in Piräus ist seit 2008 unter chinesischer Kontrolle. Jedes chinesische Kind lernt in der Schule, dass die Kontrolle über Handelswege

politische Macht bedeutet: Die KP hält die Erinnerung an die Opiumkriege und die „ungleichen Verträge“ wach, mit denen die europäischen Großmächte im 19. Jahrhundert China gewaltsam zur Öffnung seiner Häfen zwangen. Die Rückkehr zu einstiger nationaler Größe ist ein Hauptziel der chinesischen KP.

**Chancen bieten** die Züge in der Tat: „Der Transport mit dem Zug ist zwei Wochen schneller als mit dem Schiff und viel günstiger als mit dem Flugzeug“, wirbt Ethan Shu, ein Manager der Spedition Chinatrans International aus Shenzhen im Süden Chinas.

Chinesische Firmen preisen noch andere Vorteile an: politische Stabilität und keine Gefahr durch Piratenangriffe. Doch zumindest in den Wüstenregionen im Westen Chinas verdankt sich die Stabilität der Unterdrückung der dort beherrschten Uiguren, eines den Türken sprachlich und kulturell nah verwandten Volks von etwa zehn Millionen Menschen.