

Wie Chongqing China entlang der neuen Seidenstraßen antreibt



13. Februar 2026 | Pepe Escobar

Die südwestchinesische Metropole in Sichuan ist eine Klasse für sich, wenn es um Megastädte geht.

An der Kreuzung zweier Flüsse – einer davon der mächtige Jangtse –, umgeben von Bergen und sogar auf ihnen thronend, beherbergt die Metropolregion mindestens 32 Millionen Menschen – Tendenz steigend. Sie ist ein industrielles, wissenschaftliches und verkehrstechnisches Zentrum, elektrisierend, dynamisch, gastronomisch heiß und zeigt stets ernsthafte Methodik inmitten eines scheinbar unüberschaubaren Chaos. Chongqing explodiert in unzähligen sich überlagernden Ebenen, Sehenswürdigkeiten, Klängen und Aromen, die weit über seinen typischen Cyberpunk-Charakter hinausgehen.

Im realen kaleidoskopischen Leben ist Chongqing eigentlich Post-Cyberpunk. Ein lokaler Witz besagt, dass dies keine Megastadt in 4D oder 5D ist, sondern eigentlich 9D – wie all die sich überlagernden Aromen, die bei einem perfekten Sichuan-Abendessen aufeinanderprallen.

Chongqing liegt zwar in Sichuan, ist aber eine von nur vier Megastädten, die direkt von der Zentralregierung in Peking verwaltet werden – die anderen drei sind Peking selbst, Shanghai und Tianjin.

Alles, was Chongqing betrifft, tendiert dazu, überlebensgroß zu sein, als würde es etablierte Paradigmen durchbrechen. Wenn es um erstklassige Verkehrskorridore geht – eines der wiederkehrenden Themen der Geopolitik und Geoökonomie des 21. Jahrhunderts –, sticht Chongqing erneut in einer Weise hervor, die sich nur wenige Menschen außerhalb Chinas überhaupt vorstellen können.

Und das bringt uns zu einem ganz besonderen Ort am industriellen Stadtrand von Chongqing, der praktisch den Ground Zero – oder Km Zero, wie er lokal definiert wird – der Neuen Seidenstraßen oder Belt and Road Initiative (BRI) markiert, dem übergreifenden Rahmen der chinesischen Außenpolitik im 21. Jahrhundert, der erstmals 2013 von Präsident Xi Jinping in Astana und dann in Jakarta vorgestellt wurde.

Mitten im weitläufigen Chongqing International Logistics Hub Park steht ein Denkmal, das den Kilometer Null feiert, komplett mit einer wunderschönen, in grauen Fels gehauenen Reliefkarte.

Die Karte veranschaulicht das Yuxinou-Konzept, das auf praktisch jedem blauen Container zu sehen ist, der im Park herumfährt. „Yu“ steht für Chongqing, „Xin“ für Xinjiang und „Ou“ für Europa. Das ist also die Abkürzung für die Eisenbahnverbindung Chongqing–Xinjiang–Europa. Oder das Rückgrat der BRI auf der Straße.

Technisch gesehen bezeichnet Yuxinou die Güterbahnstrecke zwischen Südwestchina und ihrem Endziel Duisburg in Deutschland: über 11.000 km, zurückgelegt in nur 13 Tagen, wobei nicht nur alle in China hergestellten Laptops für den europäischen Verbrauchermarkt transportiert werden, sondern auch eine riesige Palette an Elektronikprodukten, Maschinen, Rohstoffen, Textilien, Fahrzeugen, Autoteilen, Lebensmitteln, internationalen Postpaketen, chemischen Produkten, medizinischen Instrumenten und allen Arten von Konsumgütern „Made in China“.

Aber das geht weit über Chongqing-Duisburg hinaus: Yuxinou bildet das de facto bereits größte Logistiknetzwerk der Welt und verbindet Hunderte von Städten in ganz Eurasien miteinander. Das ist der Höhepunkt der BRI in Aktion.

Ein Ballett aus blauen Containern

Eine Fahrt durch den weitläufigen Logistikpark ist ein beeindruckendes Erlebnis. Überall sehen wir die blauen Container von Yuxinou in Bewegung. Aber nicht nur diese: auch solche von China Railways und dem New Land Sea Corridor zum Beispiel. Der Park verfügt über einen Rangierbahnhof, der für die Sortierung und Gruppierung aller Arten von Güterzügen zuständig ist. Kein Wunder, dass mehrere Container das Motto „Chongqing Freight to the World!“ tragen.

Der Yuxinou-Korridor beginnt in Chongqing, überquert nach einem Zwischenstopp in Alashankou in Xinjiang die chinesische Grenze zu Kasachstan und verläuft dann durch Kasachstan, Russland (mit Abzweigungen zu mehreren Knotenpunkten in Zentralasien), Weißrussland, Polen und von

Deutschland aus auch nach Rotterdam und Antwerpen sowie zu Knotenpunkten in Italien und Ungarn.

Yuxinou ist äußerst praktisch: eine durchschnittliche Transportdauer von 13 Tagen von Asien nach Europa (im Vergleich zum Seetransport eine Zeitersparnis von über einem Monat); nur 20 Prozent der durchschnittlichen Luftfrachtkosten; und bequeme Zollabfertigung, die von den Chinesen als „einmalige Zollanmeldung und -kontrolle für die gesamte Reise“ beschrieben wird.

Die Yuxinou (Chongqing) Logistics Co. Ltd ist ein Juwel der multipolaren Zusammenarbeit: ein weitläufiger Schienenverkehrsservice und eine operative Plattform, die gemeinsam von China Railways, der Stadtverwaltung von Chongqing und offiziellen Stellen in Russland, Kasachstan und Deutschland finanziert wird.

Seit neun Jahren hat Yuxinou auch einen Partner im Schienenverkehr: den International Land-Sea Transport Corridor (ILSTC), dessen operativer Knotenpunkt ebenfalls Chongqing ist, der jedoch nicht nach Europa, sondern nach Südostasien führt.

Der riesige Hauptsitz – mit dem Akronym NLS, New Land Sea – ist eines der imposantesten Gebäude im Logistikpark von Chongqing. Das ILSTC koordiniert Güterzüge zwischen Europa und Südostasien über China sowie zwischen Westchina und Südostasien mit einem Terminal in Singapur.

NLS bedient 12 Hauptstrecken: Damit wird Indochina ziemlich umfassend abgedeckt und auch Zentral- und Südasien werden erschlossen.

Allein innerhalb Chinas hat dieser Korridor nicht weniger als 111 Eisenbahnknotenpunkte erreicht, die mit 59 Städten und 29 Häfen in 16 Provinzen verbunden sind. Außerhalb Chinas sind es etwa 100 Städte in 19 Ländern, darunter ASEAN-Nachbarn wie Vietnam, Laos und Myanmar, die über die Provinz Yunnan erreicht werden.

Fast 40 Prozent – Tendenz steigend – des gesamten Handels zwischen den chinesischen Provinzen und der ASEAN werden mittlerweile über die NLS abgewickelt.

Und das hängt mit der Schlüsselrolle des Hafens von Guoyuan zusammen – einem weiteren bedeutenden Logistikzentrum, in diesem Fall im Landesinneren gelegen und der größte Hafen am Oberlauf des Jangtse. Der Hafen von Guoyuan ist ein weiteres Beispiel für die effizienten multimodalen Transportsysteme Chinas, die Schiene, Straße und Wasserwege miteinander verbinden. Die Stadt Guoyuan ist nichts weniger als das wichtigste Bindeglied zwischen der BRI und dem Wirtschaftsgürtel des Jangtse.

Die Frachthauptstadt der Welt

Chongqing kann sich seiner Rolle als de facto Frachthauptstadt der Welt nur erfreuen, da sein internationales grenzüberschreitendes Schienennetz das industrielle Gerüst des Korridors versorgt. Als wichtiger Logistikstandort hat Chongqing eine riesige Lieferkette aufgebaut, die Lagerhaltung, internationale Distribution und Handelsdienstleistungen integriert.

Der erste Güterzug zwischen China und Europa fuhr im März 2016, nach fast zehn Jahren, von Xinjiang aus in Khorgos in Kasachstan ab.

Im vergangenen Oktober fuhr ein Güterzug zwischen China und Europa, der ebenfalls in Khorgos startete und nach Polen fuhr, als 50.000ster Zug zwischen China und Europa (und China und Zentralasien) im Rahmen der BRI.

Im November letzten Jahres startete ein intermodaler Zug vom Hafen Guoyuan aus, um im Hafen Qinzhou in der südchinesischen autonomen Region Guangxi Zhuang umgeladen zu werden, bevor er über den Pazifik zum Hafen Chancay in Peru weiterfuhr.

Das war eine Premiere – und läutete den offiziellen Start der Südpazifischen Seidenstraße ein.

Wieder einmal war Chongqing Vorreiter – mit seinem nahtlosen multimodalen „One Bill“-System, das in China als erste direkte interkontinentale Verbindung nach Südamerika gefeiert wurde und die Transitzeit um etwa 15 Tage und die Containerkosten um etwa 25 Prozent senkt.

Die Chinesen passen sich extrem schnell an geopolitische Turbulenzen an. Krise im Roten Meer? Zahlreiche maritime Exporteure wechselten zum Güterzugverkehr zwischen China und Europa: schneller, stabiler und ohne Probleme für komplexe Lieferketten – wie das chinesische Außenministerium wiederholt betonte.

Globale Akteure wie HP, Acer und Asus stimmten dem zu. Darüber hinaus entschieden sich Porsche und Audi aufgrund der logistischen Vorteile und der guten Anbindung dafür, sich in Chongqing anzusiedeln, das schließlich ein Produktionszentrum mit einer soliden Grundlage in den Bereichen Automobil, Motorrad und Elektronik ist und der wichtigste Hafen in Westchina ist.

Die Umgebung von Chongqing Freight to the World hat zu einem Boom von Partnerstädten geführt – von Chengdu-Duisburg-Wien-Mailand über Chongqing-Düsseldorf-Hamburg-Budapest bis hin zu Wuhan-Lyon-Bordeaux, ganz zu schweigen von der Verbindung zwischen Xinjiang und vier Regionen in Kasachstan, die an China grenzen.

Trotz der Bemühungen des Westens, Russland als eurasischen Verkehrsknotenpunkt zu schließen, wird der Verkehr entlang der Transsibirischen Eisenbahn fortgesetzt, darunter Güterzüge, die von Xian bis nach Hamburg fahren und in Xian hergestellte LCD-Bildschirme mit Titanplatten für den europäischen Markt transportieren. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Spediteure mit Sitz in China nutzen alternative Netzwerke, die sich über Kasachstan, das Kaspische Meer, Aserbaidschan, Georgien und die Türkei erstrecken: Diese werden als mittlerer oder südlicher Korridor bezeichnet.

Darüber hinaus überqueren Güterzüge aus Chongqing und auch aus Xian das Schwarze Meer in Richtung EU im intermodalen Verkehr über den rumänischen Hafen Constanta.

Ungeachtet der geopolitischen Herausforderungen und der Vertiefung der geoökonomischen Konnektivität bleibt die grundlegende Tatsache bestehen: Chongqing ist möglicherweise der strategisch wichtigste Knotenpunkt der sich ständig weiterentwickelnden, vielschichtigen Neuen Seidenstraßen.