

Ehrgeiz einer Seemacht

China Mit einer „Maritimen Seidenstraße“ will sich Peking die Weltmeere erschließen. Ein kühner Plan, der Indien und die USA stört – und auch Europa betrifft. *Von Bernhard Zand*

Mehr als 6000 Kilometer windet sich der mächtige Yangtze durch China, vom kargen Hochland Tibets bis in die dicht besiedelten Ebenen der Ostküste. Kurz bevor er in den Pazifik mündet, zweigt eine breite Wasserstraße von ihm ab: der Huangpu, der Stadtfluss von Shanghai.

Erz-, Zement- und Kohledampfer, Container- und Stückgutfrachter quälen sich die Windungen des Huangpu hinauf, bis sich an dessen engster Schleife eines von Chinas großen Panoramen öffnet: links die Wolkenkratzer des Finanzdistrikts Pudong, rechts die Paläste und Türme am Bund, der alten Shanghaier Uferpromenade.

In der 20. Etage eines dieser Türme residiert Yan Jun, 56, der Chef des Hafens von Shanghai. Gäste, die ihn zum ersten Mal besuchen, führt er gern noch eine Etage höher in den Saal, in dem sonst der Vorstand seines Unternehmens tagt, der Shanghai International Port Group. Dort steht ein massiver, zehn Meter langer Holztisch, der aus den Planken alter Kaibefestigungen gezimmert wurde, und vor dem Fenster ein mannshoher Globus.

Wenn die Handels- und Seemacht China eine Kommandobrücke hätte, dann könnte sie hier oben sein, und Yan Jun wäre der Kapitän. Er ist ein großer, eleganter Mann mit einer tiefen Stimme. Chinas große Industrieprovinzen mit ihren Millionenstädten links und rechts am Unterlauf des Yangtze, sagt er, seien wie die beiden Flügel eines Drachen – „und Shanghai ist der Drachenkopf“. Kein Hafen der Welt habe ein Hinterland, aus dem eine solche Menge von Waren auf den Weltmarkt dränge, wie der seine. China exportiert pro Jahr Güter im Wert von über 2000 Milliarden Dollar.

Yan war gerade ein paar Wochen lang in Europa unterwegs. Sein Unternehmen ist wie viele andere seiner Branche auf einer großen Einkaufstour. Es geht um ganze Häfen und einzelne Terminals, von Jakarta bis Dschibuti, von Pakistan bis Panama.

Und es geht um einen großen Plan, den Chinas Führung die „Maritime Seidenstraße des 21. Jahrhunderts“ nennt. Vor drei Jahren verkündete Staatspräsident Xi Jinping, dass sein Land nicht nur die antike Handelsroute wiederbeleben will, die von Chinas Westprovinzen über Zentralasien in den Nahen Osten und nach Europa führt (SPIEGEL 35/2016). Dieser Landroute solle

auch eine Seeroute folgen, ein Netzwerk von Häfen und Marinebasen, die ihrerseits verbunden sind durch Kanäle, Straßen und Eisenbahnen, erbaut und betrieben mit chinesischer Beteiligung.

Wie die Landroute über Zentralasien knüpft auch die Maritime Seidenstraße an ein historisches Vorbild an. Anfang des 15. Jahrhunderts stach Chinas legendärer Entdecker Zheng He mit einer Flotte von 317 Schiffen zur ersten von sieben Expeditionen in See. Sie führten ihn durch den Indischen Ozean bis Ceylon, an die Ostküste Afrikas und ins heutige Saudi-Arabien. Zheng brach auf mit Seide, Brokat und Porzellan und kam zurück mit Gewürzen, seltenen Hölzern und Giraffen. Fast 100 Jahre vor Christoph Kolumbus' Reise nach Amerika war China die bedeutendste Seemacht der Welt. An diese Tradition will das moderne China anknüpfen.

Drei Dinge unterscheiden die Wiederbelebung der maritimen von der landgebundenen Seidenstraße. Erstens ist die Zahl der Staaten auf dem Seeweg nach Europa höher, von der Größe ihrer Märkte ganz abgesehen: Allein in den Anrainerstaaten des Indischen Ozeans leben deutlich mehr Menschen als im dünn besiedelten Zentralasien. Auch hat Chinas Führung offengelassen, wie weit genau die Maritime Seidenstraße führen soll. Panama, wo ein chinesisches Unternehmen gerade einen Hafen gekauft hat, sei „wohl etwas zu weit entfernt“, sagt der Spitzenbeamte Tan Jian vom chinesischen Außenministerium. „Aber Australien müssen wir wohl dazu rechnen.“ Dort hat dieselbe Firma vergangenes Jahr einen 99-jährigen Pachtvertrag für den Hafen von Darwin unterzeichnet.

Zweitens: Anders als zwischen Kasachstan und Kroatien, wo viele chinesische Projekte noch in Planung sind, hat Peking auf dem Seeweg nach Westen bereits Milliarden investiert und große Mengen Stahlbeton verbaut. Vom Industriepark im malaysischen Kuantan bis zum belgischen Zeebrugge, wo der Hafen Shanghai einen Frachtterminal übernommen hat, sind Dutzende Projekte in Betrieb und Dutzende im Bau.

Und drittens: Während Pekings Bemühungen in Zentralasien und den ehemaligen Ostblockstaaten Russland und Europa zu denken geben, irritiert sein wachsender Einfluss vom Westpazifik bis zum Nahen Osten zwei andere Großmächte: Indien und die USA.



Sowohl der Ort als auch die Umstände, unter denen Xi Jinping die Welt von seinem Plan unterrichtete, waren symbolisch. Er wählte einen Besuch in Indonesien – dem Land, in dem sein Amtskollege Barack Obama aufgewachsen war. Der Anführer der selbst ernannten „pazifischen Nation“ USA war allerdings dienstlich verhindert, am anschließenden Gipfeltreffen von Pazifikführern auf Bali teilzunehmen. Eine Haushaltskrise hielt ihn in Washington fest.

„Das war nichts als ein Zufall“, sagt der Beamte Tan Jian, der Xis Rede von 2013 mit entwarf. „Das haben wir nicht geplant. Wir sind keine Imperialisten, wir wollen die Welt nicht kolonialisieren. Die Maritime Seidenstraße ist ein Konzept des Friedens und der ökonomischen Zusammenarbeit. Wer immer dabei mitmacht, wird davon profitieren.“

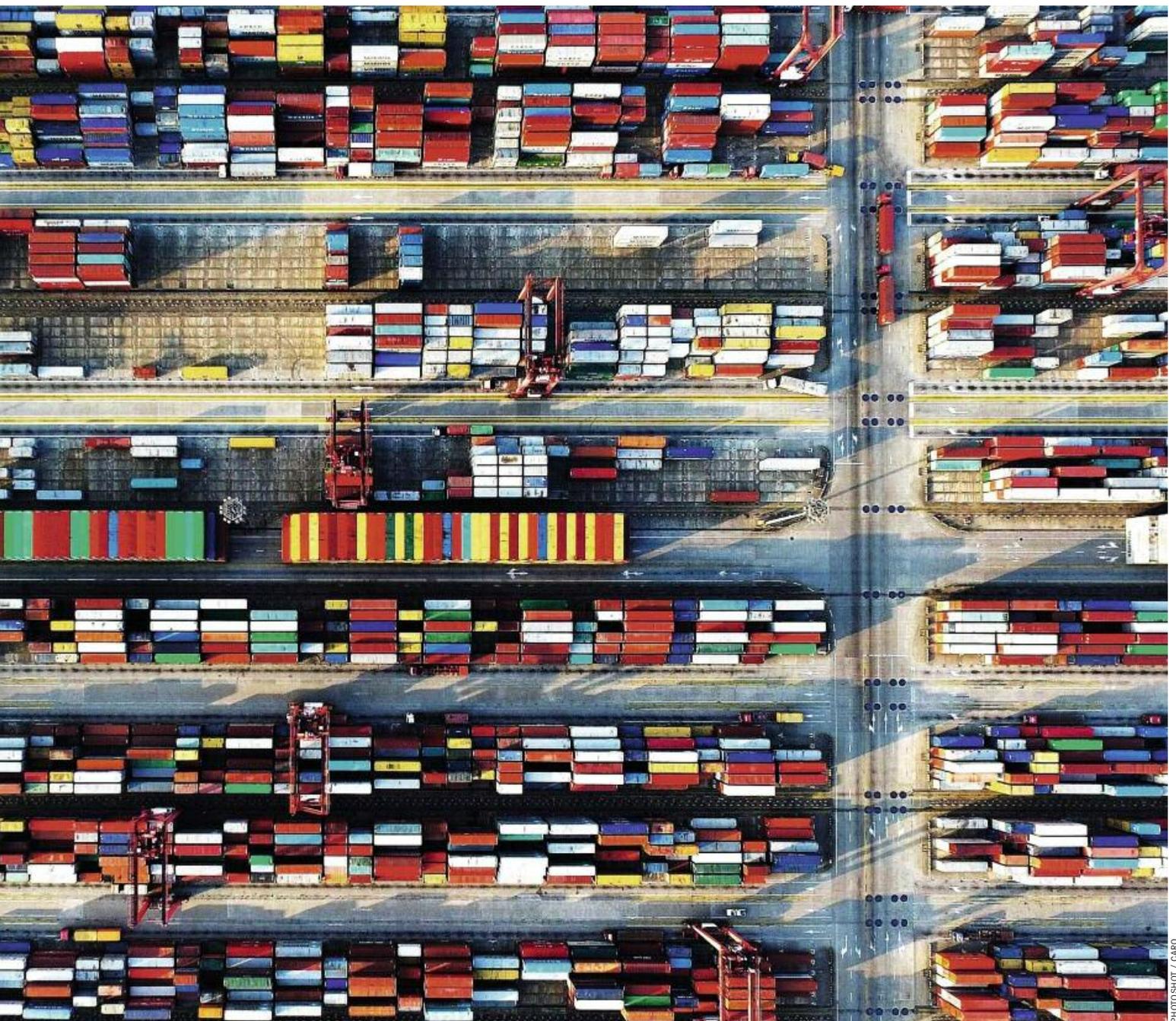


PHOTO SHOT / CARO

Containerterminal im Hafen von Yangshan: Keine Großmacht wurde zur Weltmacht ohne geostrategischen Opportunismus

Stimmt das? Geht es Peking mit seiner Maritimen Seidenstraße wirklich um Wirtschaft – und nicht um Politik? Lässt sich beides bei einem Vorhaben dieser Dimension überhaupt voneinander trennen?

Eine weitere Windung von Yan Juns Büroturm den Huangpu hinauf überspannt eine Autobahnbrücke den Fluss. Die Straße führt gut eine Stunde lang bis an die Küste, dort verwandelt sie sich in eine Brücke, die mehr als 30 Kilometer weit übers offene Meer hinausführt bis zum Yangshan-Tiefwasserhafen, dem größten Containerterminal der Welt.

Mehr als 36 Millionen Standardcontainer wurden im letzten Jahr über diesen Hafen abgefertigt, gut viermal so viele wie über den Hamburger Hafen. Wie bunte Legosteine türmen sich die Container bis an den Horizont, 16 Schiffe können gleichzeitig anlegen, darunter die größten heute

gebauten Schiffe, mit einem Tiefgang von bis zu 16 Metern.

Von Häfen wie Yangshan schickt China um den Globus, was die Arbeiter an der „Werkbank der Welt“ tagtäglich produzieren. Doch der Umbau von Chinas Wirtschaft hat begonnen, und sein Blick auf die Welt verändert sich. Die Löhne der Chinesen sind gestiegen, und das Land hat riesige Überkapazitäten aufgebaut. China will nicht mehr nur Waren exportieren, sondern auch den Stahl, den Zement, die Arbeitsplätze und die Ingenieure, die es selber nicht mehr braucht.

Gleichzeitig wächst Chinas Ehrgeiz, die Welt, in der es mächtiger und wohlhabender geworden ist, selbst zu gestalten.

Colombo, Sri Lanka

Als Zhang Xiaoping zum ersten Mal nach Colombo kam, hatte er Angst. „Vor dem

Flughafen standen Bewaffnete, die Stadt war voller Checkpoints, ab Sonnenuntergang galt Ausgangssperre.“ In Sri Lanka herrschte Bürgerkrieg – zwischen Regierungstruppen und den tamilischen Rebellen im Nordosten des Landes. Für den jungen chinesischen Ingenieur war das ein Schock.

Inzwischen ist der Krieg beendet, und Zhang leitet eines der größten Bauvorhaben Sri Lankas, die Colombo Port City, ein milliardenteures Immobilienprojekt, errichtet von der staatlichen China Harbour Engineering Company aus Peking.

Von seinem verrauchten Büro hoch über der Brandung des Indischen Ozeans aus hat Zhang die ganze Baustelle im Blick. „Zuerst haben wir den Hafen ausgebaut“, sagt er. „Nun schütten wir zwei Quadratkilometer Neuland auf. Dort bauen wir dann Wohnungen, Bürotürme und Shopping-

malls.“ Es ist ein technisch anspruchsvolles Vorhaben: Der Ozean an Sri Lankas Westküste ist wild, die Umwelt empfindlich, und die Hafencity muss in den kommenden 100 Jahren einem Anstieg des Meeresspiegels um bis zu zwei Meter standhalten.

Mit komplexen Aufträgen kennt sich Zhangs Firma aus. Hunderte Molen, Brücken und Kaianlagen hat sie in China errichtet, Zhang selbst hat an vielen mitgearbeitet. „Aber in China sind große Bauunternehmen wie unseres unter Druck geraten“, sagt er. Die meisten Häfen, Eisenbahnen und Straßen sind gebaut, die Nachfrage sinkt, die Löhne steigen, der Wettbewerb wird härter. „Also folgen wir dem Markt und verändern uns – unternehmerisch und geografisch.“

Aus Chinas Baufirma China Harbour wurde auf diese Weise auch ein Immobilienkonzern, der weltweit nach rentablen Projekten sucht. Da Pekings Staatskonzerne auf Megaprojekte spezialisiert sind, konkurrieren sie auch im Ausland nur um große Aufträge. Das kann zu politischen Verwerfungen führen.

Als in Sri Lanka die Opposition 2015 die Wahl gewann und den von der Vorgängerregierung beschlossenen Port-City-Vertrag aussetzte, stand das Projekt plötzlich auf der Kippe. „Auf so etwas muss man in demokratischen Staaten vorbereitet sein – und gute Anwälte haben“, sagt Zhang Xiaoqing. Nach mehreren Gesprächsrunden nahm die neue Regierung ihren Beschluss zurück. Zhangs Firma erhält das Land, das sie aufschüttet, zwar nicht als Eigentum, aber für 90 Jahre zur Pacht.

„Die Chinesen gehen sehr strategisch vor“, sagt Dushni Weerakoon vom Institut für Politische Studien in Colombo, das sehe man in Afrika ebenso wie in Staaten am Indischen Ozean wie Pakistan, Bangladesch, Burma – und Sri Lanka.

Sri Lanka habe traditionell zwei große Förderer gehabt, Indien und die USA. Doch als die Regierung in Colombo 2008 beschloss, den Kampf gegen die tamilischen Separatisten zu einem offenen Krieg auszuweiten, zogen sich Washington und Neu-Delhi zurück, genauso wie die EU. „Etwa zu jener Zeit nahm das Engagement

der Chinesen in Sri Lanka deutlich zu“, sagt Weerakoon. „Peking stellte keine unangenehmen Fragen, sondern investierte einfach – was unsere Regierung besser fand, als sich von Amerikanern und Europäern belehren zu lassen.“

Inzwischen haben Firmen aus China allein in Sri Lanka mehr als fünf Milliarden Dollar in Straßen, Kraftwerken, Hotels und Häfen verbaut. Zeitweise waren bis zu 30 000 chinesische Arbeiter im Land, einzelne Vorhaben wurden vor der vereinbarten Zeit fertig.

Bei manchen Projekten stellen sich Beobachter allerdings die Frage, ob sie wirtschaftlich sinnvoll sind – so etwa der von Zhangs Firma errichtete Hafen Hambantota an der Südspitze der Insel, wo nur alle paar Tage ein Schiff anlegt.

„Der wirtschaftliche Sinn dieses Projekts liegt auf der Hand“, widerspricht Zhang Xiaoqing. „Zehn Seemeilen südlich von Hambantota verläuft einer der meistbefahrenen Seewege der Welt.“ Seine Firma baue neben dem Hafen nun einen Industriepark.

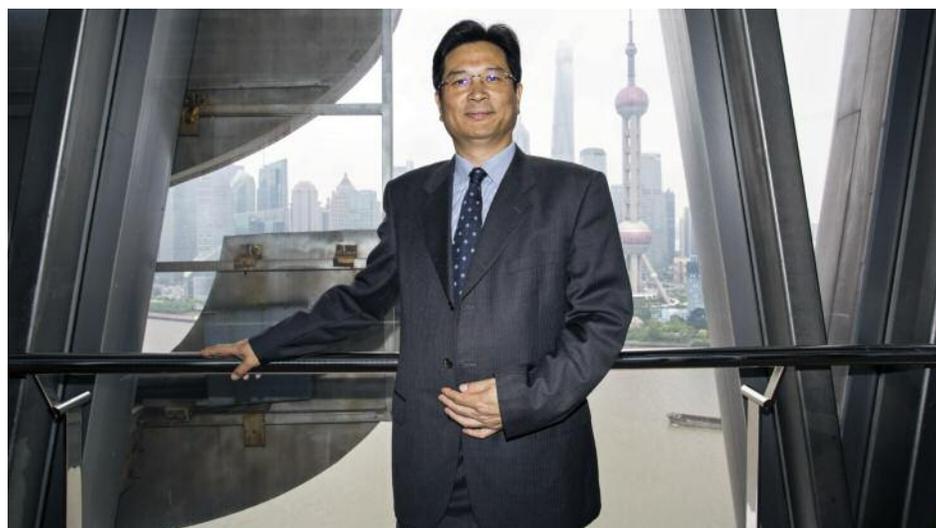
Vor allem Indien befürchte, sagt Weerakoon, dass Peking den günstig gelegenen Hafen von Hambantota eines Tages als militärische Basis nutzen könnte. Mehrfach wurden in den Gewässern vor Sri Lanka chinesische Kriegsschiffe gesichtet, im Jahr 2014 legten zwei U-Boote der Volksrepublik im neuen, von China Harbour errichteten Hafen von Colombo an. Indien war vorab nicht informiert worden. „So etwas schürt Verdächtigungen“, sagt Dushni Weerakoon.

Malé, Malediven

Anderthalb Flugstunden südwestlich von Colombo liegt Malé, die Hauptstadt der Malediven und eine der am dichtesten besiedelten Städte der Welt. Hier leben auf kaum sechs Quadratkilometern gut 130 000 Menschen.

Vor zwei Jahren kamen 20 weitere Bewohner hinzu – allesamt chinesische Diplomaten. Als erstes Land außerhalb des Commonwealth entsandte China 2014 einen permanent dort stationierten Botschafter auf die Malediven. Kurz darauf kam sogar Xi Jinping nach Malé. Der Präsident des bevölkerungsreichsten Landes besuchte einen Staat, der insgesamt kaum mehr Menschen zählt als ein kleiner Stadtteil von Shanghai.

Xis Besuch hatte Folgen. Inzwischen sind zu den 20 Diplomaten etliche Hundert chinesische Ingenieure und Facharbeiter hinzugekommen. Ein Schwesterunternehmen von China Harbour baut eine Brücke zwischen Malé und seiner Flughafeninsel, die Beijing Urban Construction Group schüttet eine neue Landebahn auf, ein drittes chinesisches Konsortium errichtet 1500 Wohnungen, ein viertes baut Hotels, und ein fünftes verbindet auf dem Laamu-Atoll



Hafendirektor Yan: „Shanghai ist der Drachenkopf“



Chinesische Touristin auf den Malediven: Versteht Peking, dass seine Aktivitäten im Indischen Ozean andere große Staaten beunruhigen?

250 Kilometer südlich mehrere Inseln mit einer Straße. Es sind die größten Bauprojekte in der Geschichte des kleinen Landes, die Investitionssumme beträgt mehr als 800 Millionen Dollar.

Für Wang Fukang, Pekings Botschafter in Malé, ist es nur folgerichtig, dass China sich um den Aufbau der Malediven kümmert. Das Land sei arm, seine Wirtschaft fragil, sein Bedarf an Infrastruktur groß. Zugleich ist die Zahl chinesischer Touristen in den vergangenen Jahren sprunghaft angestiegen, sie stellen mittlerweile ein Drittel aller Malediven-Reisenden. „Wir mussten etwas tun“, sagt Wang.

Doch Malé ist von Peking rund 6000 Kilometer weit entfernt. Zur indischen Küste sind es dagegen nur gut 500 und nach Diego Garcia, dem US-Luftwaffenstützpunkt im Indischen Ozean, nur 1300 Kilometer. Versteht Peking, das seinen eigenen maritimen Vorhof im Südchinesischen Meer gerade massiv ausbaut, dass seine Aktivitäten im Indischen Ozean andere große Staaten beunruhigen?

„Wir wissen, dass uns Indien genau beobachtet“, sagt Botschafter Wang. „Aber Indien ist eine Supermacht und muss sich keine Sorgen machen. Wir sind in den Malediven ausschließlich an wirtschaftlicher Zusammenarbeit interessiert.“

Der Zivilingenieur Lin Wen, 40, der den Bau der Flughafenbrücke von Malé leitet,

steht auf einem Gerüst zehn Meter hoch über dem türkisfarbenen Ozean, sein Hemd ist durchgeschwitzt. Das Hauptproblem, sagt er, sei der poröse Kalkstein, durch den hindurch er gut hundert Brückenpfeiler in das Grundgestein darunter bohren muss, ohne das Riff dabei zu sehr zu beschädigen.

Eine Frage macht ihn verlegen: Welchen Profit macht seine Firma mit diesem Auftrag? Seine Mitarbeiter und er wechseln Blicke und kurze Worte, bevor sie sich auf eine Antwort einigen. Die „Brücke der chinesisch-maledivischen Freundschaft“, sagt Lin, sei kein kommerzielles Projekt, sondern diene vor allem dem Zweck, den es im Namen trägt.

Manche Hotelbauten chinesischer Privatfirmen mögen profitabel sein – doch mit den meisten anderen von Chinas Projekten auf den Malediven verhält es sich wohl wie mit Lins Brücke: Sie sind Freundschaftsdienste, auf die Peking eines Tages vielleicht wieder zurückkommen wird. Zum Beispiel wenn es internationale Unterstützung sucht – für seine eigene Inselpolitik im Südchinesischen Meer.

Dubai, Vereinigte Arabische Emirate

Im Dubai International Financial Centre sitzt, braun gebrannt und in einem hellblauen, knitrigen Leinenanzug, der Unternehmensberater Cong Hongbin, 55. Er stammt

aus der chinesischen Kaiserstadt Xi'an, von der die legendäre Seidenstraße einst ihren Ausgang nahm. Seit ein paar Jahren lebt er in Dubai, der wirtschaftlichen Drehscheibe des arabischen Nahen Ostens.

Cong ist ein chinesischer Patriot, aber er hat lang genug im Ausland gelebt, um den „Völkerverständigungs“-Jargon der Kommunistischen Partei in verständliche Worte übersetzen zu können.

Natürlich, sagt Cong, verfolge China mit manchen seiner Projekte strategische Ziele. Die Hafengebäude von Colombo, von Gwadar in Pakistan und – erst im vergangenen Jahr verkündet – von Dschibuti am Horn von Afrika ließen bei einem Blick auf die Landkarte gar keinen anderen Schluss zu. Im Falle der neuen Basis in Dschibuti bestreitet Peking den militärischen Zweck – anders als früher – gar nicht mehr: Die chinesische Marine ist an der Bekämpfung gegen die Piraten vor Somalia beteiligt und will auf weitere Krisen im Nahen Osten vorbereitet sein.

„Aber ich warne davor, auf der Suche nach einer ‚versteckten Agenda‘ Pekings zu übersehen, was China in erster Linie interessiert – nämlich Geld zu verdienen“, sagt Cong. Das gelte zunehmend auch für Staatsunternehmen.

Im Süden von Dubai, weitab von den goldenen Wasserhöhen des Burj al-Arab-Hotels, erheben sich die Jumeirah Lake



Wirtschaftszentrum Dubai: „Wir wollen die Welt nicht kolonialisieren“

Towers, ein kleiner Wald von Zweckhochhäusern, in denen die großen chinesischen Staatsunternehmen ihre Nahost-Hauptquartiere haben. Eines von ihnen ist die China State Construction Engineering, das größte chinesische Bauunternehmen.

Von den Emiraten über Oman bis Saudi-Arabien baut es Fünfsternehotels, Hochhäuser, Universitäten, Arbeitercamps, „was immer profitabel ist“ – sagt Bao Zhao, der stellvertretende Leiter des Nahost-Geschäfts. Er hat in den Neunzigerjahren in Frankfurt gelebt und sagt, Chinas Baufirmen machten heute, was vor 30 Jahren deutsche und europäische Unternehmen wie Hochtief, Strabag oder Bilfinger+Berger machten, als sie vom Irak bis Nigeria Städte und Autobahnen bauten.

Er verstehe den Argwohn der Europäer nicht, die hinter jedem chinesischen Großprojekt sinistre Absichten vermuteten. Auch westliche Staaten hätten vereinzelt aus politischen Gründen unwirtschaftliche Bauten errichtet. „Glauben Sie mir: Chinas große Staatsfirmen sind sehr konservativ. Wenn die Zinsen nicht stimmen, wenn wir die Zustimmung einer betroffenen Regierung nicht bekommen, lassen wir es bleiben. Wir arbeiten nicht für wohl-tätige Zwecke.“

Tel Aviv, Israel

Etwa 30 Kilometer südlich der Grenze zum Libanon liegt in der Bucht von Haifa der größte Hafen Israels. Im Jahr 2015 erwarb die Shanghai International Port Group die Konzession, den Hafen 25 Jahre lang allein zu betreiben. Es ist die Firma von Yan Jun, dem Mann, der zu Beginn der Geschichte auf seiner Kommando- brücke in Shanghai stand.

Etwa 30 Kilometer nördlich der Grenze zum Gazastreifen liegt Israels zweitgrößter Hafen. Über Aschdod wickelt das Land einen großen Teil seiner Rohstoffeinfuhren ab, auch Israels Armee bezieht ihre Ausrüstung über diesen Hafen. Mitte 2014 erhielt die China Harbour Engineering Company den Auftrag, in Aschdod einen Terminal zu bauen, an dem Containerschiffe der Ultra-Large-Klasse anlegen können.

Israels drittgrößter Hafen ist der bei Eilat am Roten Meer. Dieser Hafen soll nach dem Wunsch der israelischen Regierung über eine Eisenbahn mit dem in Aschdod verbunden werden – eine Landbrücke, die im Falle eines Nahostkrieges den Suezkanal ersetzen könnte. 2012 unterschrieb Jerusalem ein Kooperationsabkommen mit Peking: Die Chinesen sollen die Strecke mitfinanzieren und bauen.

Bestimmt hat sich ein Land, das seine Sicherheit so ernst nimmt wie Israel, gut überlegt und lange diskutiert, wem es drei seiner wichtigsten Infrastruktureinrichtungen anvertraut.

„Nicht wirklich“, sagt Oded Eran vom Institut für Nationale Sicherheitsstudien in Tel Aviv. Als die Chinesen Israels größten Milchproduktehersteller übernahmen, als sie sich nach einem der größten Versicherungskonzerne umsahen, als sie sich mit rund 150 Millionen Dollar beim führenden technischen Forschungsinstitut Techion einkauften, sei der öffentliche Wirbel deutlich lauter gewesen.

Mit Fragen der nationalen Sicherheit kennt sich Oded Eran aus, er war Chef der Wirtschaftsabteilung des Außenministeriums und Israels Botschafter bei der EU und in Jordanien. Für ihn folgt Chinas Konzept der Maritimen Seidenstraße zwei unterschiedlichen Doktrinen.

Im Südchinesischen Meer und am Indischen Ozean dominiert der strategische Ansatz. Um seine Küstengewässer, seine Energie- und Handelskorridore abzusichern, hat das Land strategisch platzierte Häfen und Handelsknotenpunkte aufgereiht. Geostrategen nennen sie die „Perlenkette“. Bei einem Exportvolumen von mehr als zwei Billionen Dollar, das zu vier Fünfteln verschifft wird, sei es kein Wunder, dass China „sichere, effiziente und billige Transportwege“ wolle.

Am Mittelmeer, wo China unter anderem in Port Said, in Aschdod und in Piräus große Containerterminals betreibt, folge das Land eher einer ökonomischen Doktrin. Es gebe bislang „keinen Beweis dafür, dass China eine solide und permanente Militärpräsenz“ im Mittelmeer anstrebe.

„Trotzdem“, sagt Eran, „sollten sich Länder entlang der Maritimen Seidenstraße genau ansehen, welche und wie viele Aktivposten ihrer Wirtschaft und Infrastruktur sie China überlassen.“

Oded Eran sieht keinen Anlass zur Panik, nicht einmal in seinem eigenen Land. China, sagt er, löse mit politischen Schritten Unruhe aus, die man anderen Weltmächten leicht durchgehen lasse. Das hängt vermutlich mit der mangelnden Transparenz chinesischer Politik zusammen.

Welche Lehren können Deutschland und Europa ziehen, drei Jahre nachdem Peking die „Maritime Seidenstraße des 21. Jahrhunderts“ ausgerufen hat?

Eines fällt auf: Es sind in der Regel kleine Küstenstaaten, in denen China besonders stark investiert – und oft haben sie ein Problem, das außer Peking kaum jemand lösen kann: eine schwache Infrastruktur wie Burma, Bangladesch oder die Malediven, eine inkompetente Bauwirtschaft wie Pakistan, einen angeschlagenen Haushalt wie derzeit viele Staaten des Nahen Ostens – oder Griechenland.

Keine Großmacht wurde zu einer Weltmacht ohne geostrategischen Opportunismus. Dass China sich in Sri Lanka engagierte, als dessen Förderer Indien sich zurückzog, war kein Zufall. Dass es seine Präsenz in Israel und Saudi-Arabien just verstärkt, wo sich Jerusalem und Riad von ihrer Schutzmacht USA entfremden, vermutlich auch nicht. Ein zerstrittenes oder gar zerfallendes Europa wäre für China eine weitere politische Gelegenheit. Gefestigte Demokratien und wirtschaftlich starke Staaten müssen Chinas neues Gewicht allerdings nicht fürchten.

Twitter: @bzand



Video: Chinas Hunger nach Häfen

spiegel.de/sp362016seidenstrasse
oder in der App DER SPIEGEL