



Auf der Schiene ist die Hölle los

Der chinesische Anbieter ZIM ist einer von vielen Dienstleistern, die Verkehre auf der Eisenbahnverbindung zwischen Asien und Europa organisieren. (Foto: Picture Alliance/ZUMAPRESS.com/Guopngjie)

08. Dezember 2020

Fehlendes Leerequipment und Kapazitätsengpässe auf den Containerschiffen machen Spediteuren und Verladern im Asien-Europa-Verkehr weiterhin zu schaffen. Zugleich ist der Aircargo-Frachtraum anhaltend knapp. Lachender Dritter sind die Seidenstraßen-Verkehre auf der Schiene.

„Aufgrund der Kapazitätsengpässe auf der Seeroute von Asien nach Europa und insbesondere auch aufgrund des fehlenden Containerequipments in Asien ist die Nachfrage nach Transporten auf der ‚Eisernen Seidenstraße‘ in den letzten Wochen nochmals massiv gestiegen“, betont Matthias Magnor, COO Road & Rail bei Hellmann, gegenüber der DVZ.

Volle Züge bis mindestens Februar

In die gleiche Kerbe schlägt Oliver Oestreich. Die Bahnlinien zwischen China und Europa seien derzeit voll ausgelastet, sagte der Vorsitzende des Vereins der Bremer Spediteure und COO der Spedition Leschaco Ende November anlässlich eines Pressegesprächs der Interessenvertretung. Und eine Entspannung ist nicht in Sicht: „Wir erwarten, dass das aktuelle Volumen mindestens bis zum chinesischen Neujahrsfest, also bis Mitte Februar, gehalten werden kann“, so Magnor.

Die Schienenverkehre auf der Seidenstraße boomen indes schon seit Monaten. Unisono heißt es aus der Branche, dass die Mengen während des ersten Lockdowns im Frühjahr bereits spürbar angezogen hätten und seitdem auf einem hohen Niveau geblieben seien. Dies wird durch Zahlen der Russischen Eisenbahnen RZD gestützt. Diese zählen 2020 im China-Europa-Verkehr schon 500.000 Teu und damit 60 Prozent mehr als im Vorjahr.

Gerade schwere Güter wie beispielsweise Parkett würden gerne auf diesem Weg nach Asien transportiert, sagt Axel Mattern, Vorstand bei Hafen Hamburg Marketing, gegenüber der DVZ. Aktuell gebe es 232 Angebote für China-Verbindungen per Eisenbahn von und nach Hamburg. Duisport wiederum hat Anfang September eine erste Zugverbindung von und nach Shenzhen mit der chinesischen Sinotrans aufgelegt. Und der Ostsee-Hafen Mukran hat Ende Oktober den europäischen Vor- und Nachlauf von Containern auf der sogenannten „Baltic Sea Bridge“ - einem Verkehrskorridor zwischen dem Port auf Rügen und Xian in Zentralchina - mit neuen Containerdirektzug- und Short-Sea-Verbindungen verstärkt.

Auch hier fehlen Container

Allerdings lassen sich auch auf der Neuen Seidenstraße die Marktgesetze nicht aushebeln. Heißt konkret: Da mehr Nachfrage auf begrenztes Angebot stößt, steigen die Raten. Sie seien im Dezember branchenweit um 7 bis 12 Prozent erhöht worden, unterstreicht Hellmann-Manager Magnor. Zudem fehlen auch auf der Seidenstraße Leercontainer, wie sowohl Sven Schoon, Vorstandsmitglied des Vereins Bremer Spediteure und Geschäftsführender Gesellschafter der ETS Transport & Logistics, als auch Michael Guttrof, Geschäftsführer von Kopf & Lübben, betonen.

Gutroffs Unternehmen bietet daher als weitere Alternative vermehrt LKW-Trailerkehre zwischen Asien und Europa an. Und Hellmann erhebt wegen des Boxenmangels seit rund zwei Wochen zusätzliche Gebühren für das Mieten von Containern, um sicherzustellen, „dass den Kunden jederzeit ausreichend leere Container in den asiatischen Produktionsregionen zur Verfügung stehen“, so Magnor.

Die Nachfrage nach Transporten ist in den letzten Wochen nochmals massiv gestiegen.

Matthias Magnor, Hellmann

Artikel

von Sebastian Reimann