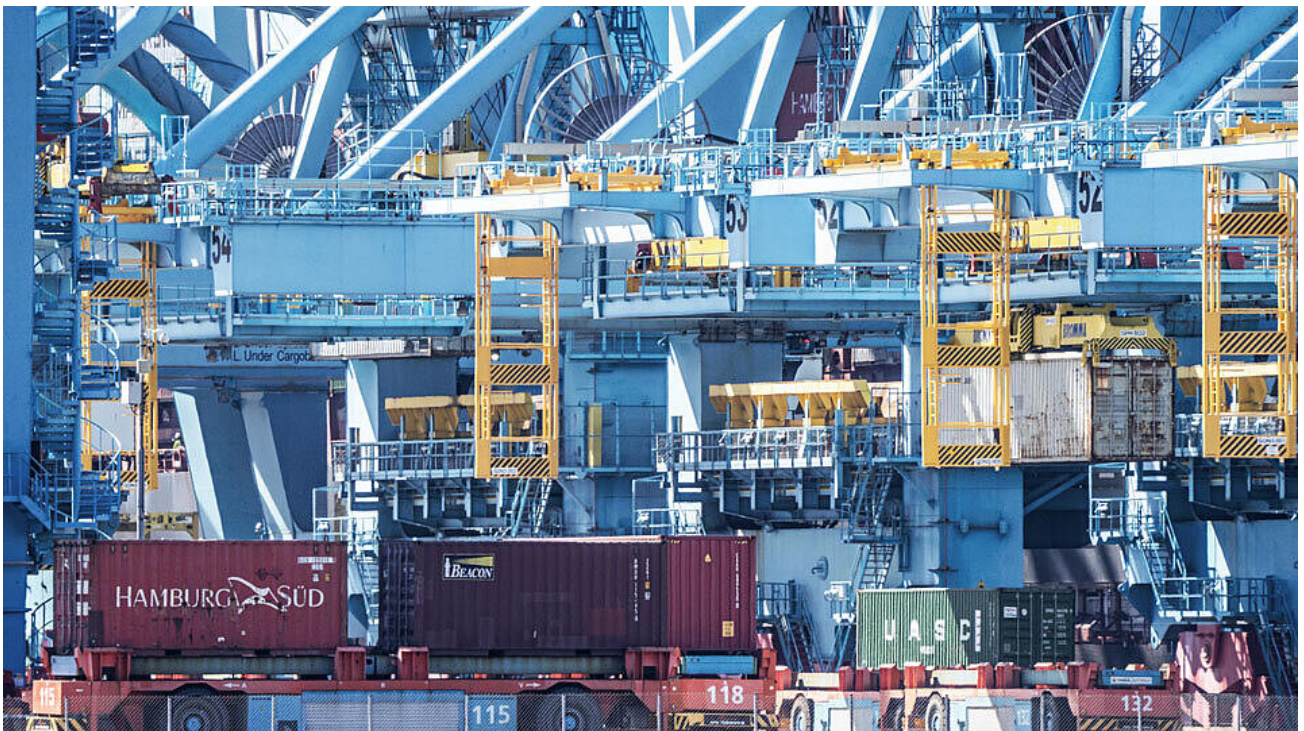


Seefrachtenflash: Nahost-Krieg schnürt Kapazitäten ab

Normalerweise herrscht im März Flaute, doch der Golfkrieg lässt die Raten nach oben schnellen. Maersk und Hapag-Lloyd versuchen, mit einem neuen Dienst Abhilfe zu schaffen. Und: Ein Experte verrät, welche Umbuchungen jetzt schon sinnvoll sind.



Hafen Rotterdam (Foto: picture alliance / Jochen Tack)

09. März 2026 | von [Michael Hollmann](#)

Der Krieg im Nahen Osten bleibt das beherrschende Thema im Seefrachtgeschäft. Die durch den Konflikt blockierten Flotten- und Equipment-Kapazitäten, verlängerte Transportdistanzen und rasant steigende Treibstoffkosten sorgen für erneuten Auftrieb bei den Frachtraten. Und das zu einem Zeitpunkt, an dem normalerweise saisonale Flaute herrscht.

Den Ratenindices zufolge schossen vergangene Woche als erstes die Preise auf der Route von Fernost zu den noch offenen Häfen im Nahen Osten in die Höhe. Steile Erhöhungen wurden auch im Fahrtgebiet Südamerika verzeichnet, nachdem zu Monatsanfang satte Preiserhöhungen und Peak-Season-Zuschläge eingeführt wurden. Die Unsicherheit über

die Kapazitätslage infolge des Krieges dürfte den Markt dort weiter befeuert haben. Auf den großen Ost-West-Strecken ist der Aufwärtstrend noch vergleichsweise moderat.

Neue Dienste von Maersk und Hapag-Lloyd

Der Shanghai Index SCFI machte am Freitag einen Sprung um fast 12 Prozent auf 1.489 Punkte, wie man es im März wohl noch nie gesehen hat. Die Index-Rate für die Route von Fernost zum Persischen Golf oder dem Roten Meer schoss um 72 Prozent auf 2.287 US-Dollar/TEU hoch. Da die Containerschiffahrt durch die Straße von Hormus zum Erliegen gekommen ist, muss der Warenverkehr zu den Golfstaaten bisweilen entweder über die südlichen Häfen des Oman (Salalah, Duqm) oder über Häfen im Roten Meer wie Dschidda oder King Abdullah Port geroutet werden. Im Oman dürften die Stellflächen aufgrund des ungeplanten Zustroms an Ladung schnell knapp werden.

Und die Einfuhr über die saudischen Häfen im Roten Meer ist für Ware aus Asien mit enormen Transitzeitverlängerungen verbunden, weil zumindest die großen Linien weiterhin das Kap der Guten Hoffnung umfahren. Maersk und Hapag-Lloyd haben dazu neu den AE19/SE4-Dienst eingeführt, der nach zwei Hub-Häfen im Mittelmeer durch den Suezkanal bis nach Dschidda fährt. Erste Abfahrt soll am 13.03. ab Tianjin stattfinden. Eine Verlagerung von Transporten, die bislang direkt in den Persischen Golf ging, auf die längere Route um das Kap herum und durch das Mittelmeer würde die effektive Nachfrage im Containerverkehr massiv anheben. Schon bei einem verlagerten Ladungsvolumen von 20.000 TEU pro Woche würde die weltweite Transportnachfrage gemessen in TEU-Meilen um ein Prozent zunehmen, hat die Marktforschungsfirma Sea-Intelligence berechnet.

Ratenniveau nach Fernost vor Explosion

Im Markt nimmt die Besorgnis zu, dass sich der Laderaum im gesamten westgehenden Trade aus Asien heraus rasant verknappt. Der Shanghai Index auf Basis der letzten getätigten Buchungen (SCFIS) legte am Montag (09.03.) um 5,6 Prozent auf 1545 Punkte zu. Auf der Freightos-Plattform stieg die Durchschnittsrate für Buchungen von China nach Nordeuropa auf Wochensicht ebenfalls um sechs Prozent auf 2.614 Dollar/FEU, beim Preisinformationsdienst Xeneta um 4,7 Prozent auf 2.280 Dollar/FEU. Der Terminmarkt für Containerfracht an der Energiebörse in Shanghai hat im Laufe der vergangenen Woche noch größere Kapriolen geschlagen und erwartet, dass sich das Ratenniveau im Fernost-Europa-Verkehr bis Sommer um rund 70 Prozent erhöht. Die dringendste Frage ist, wann die Straße von Hormus wieder passierbar ist und die dort eingeschlossenen Schiffe wieder herauskommen. Laut dem Schiffsmakler Clarksons handelt es sich um 119 Frachter von zusammen 450.000 TEU Kapazität - rund 1,4 Prozent der weltweiten Flottenkapazität. Der Anteil von Schiffen, die regulär in den Golf fahren und nun Wartezeiten und Umwege in Kauf nehmen müssen, um die Ladung zu löschen, beträgt laut Clarksons sogar zehn Prozent.

In Speditionen, Agenturen und Versandabteilungen schieben Mitarbeiter jetzt Überstunden, um die Rückholung von Waren, die sich im Transit zu den Golfstaaten

befinden, zu organisieren oder um Transporte umzuplanen. Egal für welche Lösung sich Kunden entscheiden: Zusatzkosten in Höhe von 4.000 bis 6.000 US-Dollar/FEU müssen wohl mindestens einkalkuliert werden – „ein Mehrfaches der üblichen Frachtrate“, wie der Bundesverband Spedition und Logistik unterstreicht. „Die meisten Container werden zurück nach Hamburg oder Rotterdam geholt“, berichtet ein Spediteur gegenüber der DVZ. Dafür falle zwar kein Emergency-Zuschlag von 3.000 bis 4.000 US-Dollar an, dafür aber die Rückfracht vom Golf von Oman („End of voyage“) nach Nordeuropa. Die dafür notwendige Umbuchung (Change of Destination) in den Reedereisystemen solle „lieber heute als morgen“ getätigt werden. „Es steht zu befürchten, dass die Carrier die Situation ausnutzen und die Raten kräftig anheben“, befürchtet der Experte.



Seefrachtraten

in USD/FEU mit Veränderung
zur Vorwoche in Prozent

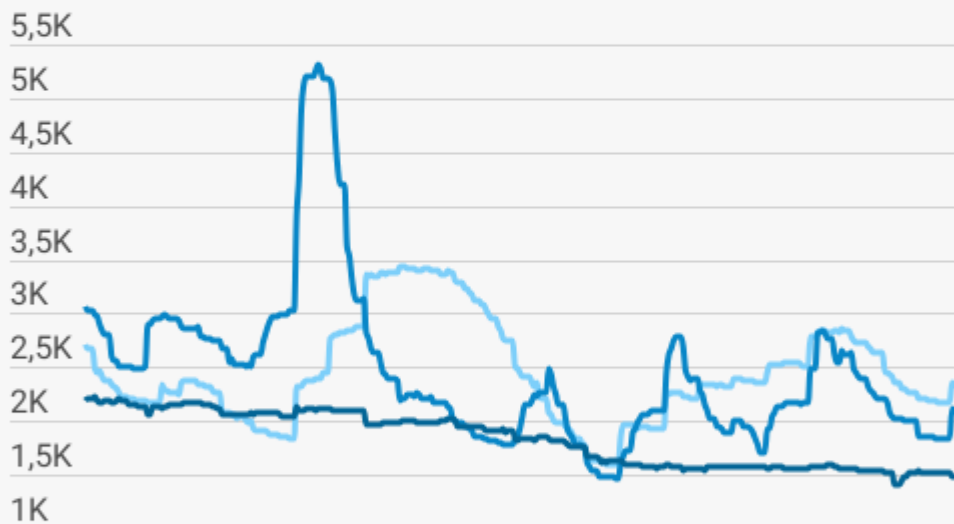
Container FCL* (Xeneta)

6. März 2026

Fernost - Nordeuropa	2.280	↗	+4,7
----------------------	-------	---	------

Fernost - US-Westküste	2.074	↑	+12,7
------------------------	-------	---	-------

Nordeuropa - US-Ostküste	1.478	↘	-2,4
--------------------------	-------	---	------



6. März 2025 – 6. März 2026

European Short Sea Index

6. März 2026

EUSSIX	31,16	↘	-0,4
--------	-------	---	------

Deepsea Dry Bulk Index

6. März 2026

BDI	2.010	↘	-6,1
-----	-------	---	------

*) Container-Spotraten ohne Hafenumschlaggebühren;
Quellen: Xeneta, Baltic Exchange, BMTI; Grafik: DVZ

DVZ

Michael Hollmann

ist freier Journalist (FH-Diplom) mit Schwerpunkt
Transport und Logistik und hat sein Büro in Bremen. Für
die DVZ fing er 2001 an zu arbeiten, in den ersten Jahren

als Korrespondent in London. Er berichtet insbesondere über Entwicklungen in der Schifffahrt und Seehafenspedition, den Häfen und den Energiemärkten.