

Themendienst

DB Schenker entwickelt transeurasische Landbrücke als alternativer Transportroute zwischen China und Europa

Immer mehr Züge fahren in beiden Richtungen zwischen Deutschland und China • Reduzierung der Laufzeiten • Neue Routen im Angebot

(Frankfurt/Main, März 2016) Seit Mitte 2015 bietet DB Schenker regelmäßige Verbindungen von China nach Europa mit eigenen Containern an, die über das europäische Stückgut- und Teilladungs-Netzwerk von DB Schenker in ganz Europa verteilt werden. Ein Kunde muss nicht mehr einen ganzen Container befüllen, sondern kann kleinere Ladungsmengen buchen. DB Schenker bedient die Kunden in der „End-to-End“-Verantwortung. Die Komplettleistung umfasst den Hauptlauf Schiene sowie Vor-/Nachlauf sowie Zusatzleistungen wie z.B. Security (DB SCHENKER*smartbox*). Ferner offeriert DB Schenker weitere Produkte wie temperaturgeführte Transporte unter Nutzung der sog. China-Europe Trains sowie Rail-Air-Angebote.

Folgende Linien werden mit der transeurasischen Eisenbahnverbindung bedient:

- Chongqing–Duisburg und Gegenrichtung
- Zhengzhou–Hamburg und Gegenrichtung
- Wuhan–Duisburg/Hamburg und Gegenrichtung
- Leipzig bzw. Wackersdorf–Shenyang
- sowie die neuen Routen Changsa–Hamburg und von Yiwu nach verschiedenen Destinationen in Europa.

Seit 2011 bietet DB Schenker regelmäßige wöchentliche Ganzzugverkehre zwischen China und Deutschland an. Allein von 2013 bis 2014 wurden so insgesamt 45.000 Container (gemessen auf Basis eines 20-Fuß-Standardcontainers) zwischen China und Europa von DB Schenker auf die Reise geschickt. Im gleichen Zeitraum stieg der Umsatz kontinuierlich auf rund 44 Millionen Euro in 2014. 2015 waren dann rund 400 Züge zwischen China und Deutschland unterwegs – 2014 waren es rund 300 Züge.

Von Leipzig, Duisburg und Hamburg nach China

Die Züge verkehren zwischen Leipzig und Shenyang, darüber hinaus seit Sommer 2014 in beiden Richtungen zwischen Chongqing und Duisburg und zwischen Zhengzhou und Hamburg.

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt: Leiter
Kommunikation und Marketing Oliver
Schumacher

Andrea Brandt
Leiterin Kommunikation
Finanzen und Beteiligungen mit DB
Schenker und DB Arriva
Tel. +49 20187818556
presse@dbschenker.com
www.dbschenker.com/presse

01/2016 GF/AB

Themendienst

Für den Automobilhersteller BMW hat DB Schenker Rail Automotive 2015 knapp 3.000 FEU auf dem Korridor zwischen den Standorten Leipzig und Wackersdorf über die Transsibirische Route bis in das BMW-Brilliance-Werk in Shenyang befördert – ein Zuwachs von 11 Prozent gegenüber 2014. Daneben nutzen weitere Kunden diese Zugverbindung, die auch Ziele in Nordost- und Ostchina wie Changchun, Peking und Shanghai bedient. DB Schenker nutzt zudem die Zugverbindungen anderer Operateure zwischen China und Polen für seine Kunden auf den Strecken Chengdu-Lodz und von Suzhou-Warschau.

Für einen Kunden aus der Elektronikindustrie, der in der 30-Millionen-Metropole Chongqing produzieren lässt, hat DB Schenker ebenfalls seit 2011 die Komplettabwicklung (Tür-zu-Tür) von Chongqing über Duisburg bis zu weiteren Destinationen in Europa konzipiert, die inzwischen auch von weiteren Kunden genutzt wird. In der Gegenrichtung bietet die TEL seit Sommer 2014 zusätzlich regelmäßige Fahrten ab Duisburg an.

Seit August 2013 agiert DB Schenker als Logistikpartner für alle Abläufe und Logistik-Dienstleistungen außerhalb Chinas bei einem Güterzug, der wöchentlich von dem zentralchinesischen Zhengzhou nach Hamburg fährt. Seit 1. September 2014 verkehrt dieser Zug auch regelmäßig in die Gegenrichtung.

Fahrtzeiten haben sich deutlich verringert

Der Warenaustausch erfolgt im Wesentlichen über zwei Routen - über die nördliche Route via Sibirien und nördlich der Mongolei verlaufend oder über die südliche Route via Kasachstan, Weißrussland und Russland. In der Vergangenheit waren die Züge 16 bis 19 Tage über die 10.000 bis 12.000 Kilometer langen Distanzen unterwegs. Heute liegt die Terminal-Terminal-Zeit bei rund 12 bis 16 Tagen. Das ist eine deutliche Verringerung der Fahrzeit je nach Route um 3 bis 4 Tage. So sind mittlerweile auch Door-Door-Zeiten von unter 20 Tagen möglich.

Produktion im chinesischen Hinterland – lange Wege zu den Häfen

Für die industrielle Produktion wird das chinesische Hinterland immer attraktiver – und DB Schenker begleitet diese Entwicklung. In Chongqing zum Beispiel, einer der am schnellsten wachsenden Metropolen der Welt, lassen viele internationale Konzerne produzieren. Die Exporte der Waren von hier nach Europa erfolgen vorrangig über den Seeweg oder per Luftfracht. Doch die Überführung der Container von Chongqing zu einem chinesischen Seehafen dauert etwa drei Tage. In diesem Zeitraum hat der Zug Richtung Europa über die eurasische Landbrücke schon etwa die Hälfte seines Laufweges durch

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt: Leiter
Konzernkommunikation und Marketing Oliver
Schumacher

Andrea Brandt
Leiterin Kommunikation
Finanzen und Beteiligungen mit
DB Schenker und DB Arriva
Tel. +49 20187818556
presse@dbschenker.com
www.dbschenker.com/presse

Themendienst

China hinter sich. Vor allem die deutlich kürzere Fahrzeit und die Möglichkeit, die Container nach ihrer Ankunft mitten in Europa rasch und sicher weiter zu verteilen, sprechen für den Transport auf der Schiene. Die Frachtkosten für den Zug liegen bis zu 50 Prozent oberhalb der Preise für die Seefracht, doch der Güterzug ist – von Tür zu Tür – fast doppelt so schnell wie die Seefracht. Daher rechnet sich der Landweg auf der Schiene bei Produkten, die schnell und preislich günstiger als die Luftfracht transportiert werden sollen. Dazu zählen insbesondere Aktionswaren der Bekleidungsindustrie sowie kapitalintensive Güter wie Automobil- und Elektronikteile.

In Chongqing ist DB Schenker seit 2012 an dem Joint Venture YuXinOu (YXO) beteiligt, das unter anderem die Bündelung von Mengen und die Optimierung von Terminal-zu-Terminal-Verkehren ab Chongqing zum Ziel hat. Hier geht es um die Zusammenführung von Transporten aus unterschiedlichen Provinzen, um zusätzliche Mietkosten für Container und eventuelle Leerlaufkosten von Güterwagen zu vermeiden. Eine Lösung sind regelmäßige, gleichmäßig ausgelastete Containerumläufe und weniger Wagenleerläufe.

Längste Eisenbahnstrecke der Welt als Teil der Tür zu Tür-Lieferkette

Auf ihrer Fahrt über die längste Eisenbahnstrecke der Welt müssen die Züge jeweils zweimal auf andere Spurweiten umgesetzt werden. China hat die gleiche Spurweite wie Europa. In Weißrussland, Russland, der Mongolei und Kasachstan wird auf Breitspur gefahren. Der Wechsel zwischen der Normalspur (1435 mm) und der Breitspur (1520 mm) erfolgt in Asien entweder an der mongolisch-chinesischen Grenze in Erlian/Zamyn Uude, an der chinesisch-russischen Grenze in Zabaykalsk/Manzhouli oder an der chinesisch-kasachischen Grenze in Dostyk/Alashankou. In Brest/Malaszewicze, an der Grenze zwischen Weißrussland und Polen, wechseln die Container im europäischen Teil der Trasse auf die sogenannte Normalspur. Dabei werden die Container per Kran auf Tragwagen mit der jeweils anderen Spurweite gehoben.

Um trotz unterschiedlicher technischer und organisatorischer Bedingungen – wie verschiedene Stromsysteme, betriebliche Vorschriften und Zollverfahren – wettbewerbsfähige Angebote am Markt zu etablieren, ist eine sehr enge Zusammenarbeit der Gesellschaften erforderlich. Nur so können die Zollverfahren und Abfertigungsprozesse an den Grenzen reduziert werden. Mit durchgehenden Dokumenten und elektronischem Datenaustausch vereinheitlichen die Bahnen Frachtrecht-Regularien, zum Beispiel mit der Einführung des durchgängigen Frachtbriefes. Neben besseren Prozessen an

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt: Leiter
Konzernkommunikation und Marketing Oliver
Schumacher

Andrea Brandt
Leiterin Kommunikation
Finanzen und Beteiligungen mit
DB Schenker und DB Arriva
Tel. +49 20187818556
presse@dbschenker.com
www.dbschenker.com/presse

Themendienst

den Grenzübergängen sind auch eine schnelle Angebotserstellung und eine durchgehend transparente Transportinformation für die Kunden im Fokus.

Marktzugang mit eigenen Netzwerken und Bündelung der China-Verkehre

Im Jahr 2008 erreichte ein erster Güterzug aus Peking die Hansestadt Hamburg. Zur operativen Abwicklung der Verkehre und zur Koordinierung der beteiligten Bahnunternehmen bei dem internationalen Vorhaben haben die Deutsche Bahn und die Russische Eisenbahn (RZD) schon Anfang 2008 die Trans Eurasia Logistics (TEL) gegründet. Dabei fungiert die TEL vorrangig als neutraler Bahnoperateur, der als zentrale Schnittstelle unter anderem die Einkaufsprozesse und das operative Tagesgeschäft mit den jeweiligen beteiligten Staatsbahnen koordiniert. Die Vermarktung der Züge übernehmen die DB Schenker-Landesgesellschaften. An der Entwicklung der eurasischen Landbrücke beteiligen sich die Eisenbahnen Chinas, der Mongolischen Republik, Kasachstans, Russlands, Weißrusslands, Polens und Deutschlands. In Zukunft werden über die TEL mehr Chinazug-Aktivitäten der DB gebündelt und unter einem Dach koordiniert, um Synergien im bestehenden Netzwerk besser zu nutzen. Damit sollen künftig noch mehr Verbindungen im Asienverkehr aus einer Hand angeboten werden.

DB Schenker Logistics ist in China seit Jahrzehnten präsent und verfügt dort über ein dichtes Netz von Standorten in allen wichtigen Wirtschaftsregionen. Bis heute ist das Netzwerk in China auf 160 Standorte in 62 Städten herangewachsen. Darunter befinden sich 89 Logistikstandorte mit einer Gesamtlagerfläche von rund 780.000 Quadratmetern. Mehr als 5.000 DB Schenker Mitarbeiter in China arbeiten täglich an ganzheitlichen Logistiklösungen für Kunden aus aller Welt.