



Themendienst

Deutsche Bahn entwickelt transeurasische Landbrücke zu alternativer Transportroute zwischen China und Europa

DB seit zehn Jahren erfolgreich auf der Schiene nach Fernost unterwegs

(Berlin, Oktober 2018) Von Kleidung über Papier, Konsumgüter und Elektronik bis zu Zulieferteilen für verschiedene Industriezweige wird seit zehn Jahren buchstäblich alles auf der Schiene zwischen Deutschland und Europa transportiert. Mit im Schnitt 14-16 Tagen Fahrzeit geht das per Bahn auch schneller als per Schiff, zudem günstiger als per Luftfracht – klimafreundlich noch hinzu.

Dabei können die Kunden einen kompletten Zug buchen oder auch einzelne Container oder Frachtstücke auf die Reise nach Fernost schicken. Die Zahl der transportierten Container steigt stetig. Dem Ziel, bis 2020 insgesamt 100.000 Standardcontainer zu transportieren, nähert sich die DB in großen Schritten: 2018 werden um die 90.000 Container erwartet.

Neue Gesellschaft sorgt für neue Angebote

Zahlreiche Akteure managen die China-Verkehre. In der neu geschaffenen Vertriebsseinheit „DB Cargo Eurasia“ werden jetzt alle Leistungen, die bislang über die Trans Eurasia Logistics (TEL) erbracht wurden, integriert und das Geschäft insgesamt neu aufgestellt. Sitz der Gesellschaft ist in Berlin und Frankfurt. Darüber hinaus wurde ein neues Büro in Shanghai eröffnet. Ziel ist es, den Kunden neue Angebote zu machen. So soll zum Beispiel ab Herbst eine zusätzliche Verbindung über die Ostsee (Kaliningrad - Rostock) getestet werden.

Zu den Leistungen der „DB Cargo Eurasia“ gehören unter anderem Terminal- zu-Terminal-Leistungen oder Door-to-Door-Services. Sie übernimmt als Operator die kommerzielle und operative Verantwortung und vertreibt Transportkapazitäten und Stellplätze an Logistikdienstleister. Sie kooperiert dabei eng mit dem globalen Logistiker und Spediteur DB Schenker. Für optimale Kundenlösungen mit kompletter geografischer Abdeckung in China, Japan, Korea, Hong Kong, Taiwan, Vietnam, Thailand und Westeuropa verbindet DB Schenker sein chinesisches Logistiknetzwerk durch eine Vielzahl hochfrequenter Zugverbindungen mit seinem führenden europäischen Landverkehrsnetzwerk. Abfahrten finden mindestens einmal wöchentlich statt, auf einigen Linien wie etwa von Chongqing, Chengdu, Zhengzhou, Wuhan, Xi'an sogar vier- bis fünfmal wöchentlich.

Wichtig sind auch chinesische Logistikplattformen, die Betreiber der Züge im Terminal-Terminal-Geschäft sind, und zwar unter anderem CDIRS (Chengdu International Rail Service), YXO (YuXinOu Chongqing), ZILP (Zhengzhou International Landport), WAEL (WuhanAsiaEuropeLogistic). Weiterhin sind an der Entwicklung der eurasischen Landbrücke die Eisenbahnen Chinas, der



Themendienst

Mongolischen Republik, Kasachstans, Russlands, Weißrusslands und Polens beteiligt.

Vor allem die deutlich kürzere Fahrzeit und die Möglichkeit, die Container nach ihrer Ankunft mitten in Europa oder China 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 das Schiff.

Der Warenaustausch erfolgt im Wesentlichen über zwei Routen: über die nördliche Route via Sibirien und nördlich der Mongolei oder über die südliche Route via Kasachstan, Weißrussland und Russland - Distanzen zwischen 10.000 bis 12.000 Kilometern.

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 sogenannten Normalspur (1435 mm) und der Breitspur (1520 mm) erfolgt in Asien entweder an der mongolisch-chinesischen Grenze in Zamyun Uud/Erlan, 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 Normalspur. Dabei werden die Container per Kran auf Tragwagen mit der jeweils anderen Spurweite umgehoben.

Ob Container oder einzelne Kiste – die Züge sind offen für alle Kunden

Um wettbewerbsfähige Angebote am Markt zu etablieren, ist angesichts verschiedener Stromsysteme, betrieblicher Vorschriften und Zollverfahren eine gute und sehr enge Zusammenarbeit der Gesellschaften erforderlich. Außerdem werden so Zoll- und Abfertigungsprozesse an den Grenzen reduziert. Mit durchgehenden Dokumenten und elektronischem Datenaustausch vereinheitlichen die Bahnen Frachtrecht-Regularien, zum Beispiel mit der Einführung des durchgängigen Frachtbriefes. Neben besseren Prozessen an den Grenzen sind auch eine schnelle Angebotserstellung und eine durchgehend transparente Transportinformation für die Kunden im Fokus.

Für die Deutsche Bahn anfangs vor allem für einzelne Kunden (Automobil- und Elektronikindustrie) werden inzwischen sogenannte „Multi-Customer-Trains“ für verschiedene Kunden angeboten und genutzt. Die Züge sind offen für alle Kunden, auch wenn sie nur einen Container oder auch nur eine Kiste transportieren wollen. So werden die Züge besser ausgelastet und auch „kleinere Kunden“ können Waren transportieren lassen.

Für diverse Automobilhersteller bringt die DB Fahrzeugteile ab den Bahnhöfen Leipzig und Regensburg über die transsibirische Route bis zu den Standorten Shenyang und Beijing. Die Autoteile werden für die Fertigung von Fahrzeugen



Themendienst

für den chinesischen Automobilmarkt benötigt. Auch in die westliche Richtung, von China nach Europa, ist die DB aktiv. Als Subdienstleister eines chinesischen Logistikunternehmens steuert DB Cargo Logistics seit mehr als einem Jahr den Transport von Fertigfahrzeugen von Harbin über Polen nach Gent in Belgien.

Die Bahn verbindet Chinas und Europas Landverkehrsnetzwerke

Zudem bietet DB Schenker bei den Schienentransporten auch eine Verknüpfung mit Luft- und Seefracht an. So werden beispielsweise Elektronikbauteile aus China nach Brasilien transportiert. Daneben ist DB Schenker in China der einzige Spediteur, der konsequent auf eine Zusammenarbeit mit allen chinesischen Zugbetreibern setzt und somit die größte Flexibilität anbieten kann.

Neben Preis- und Zeitaspekten spricht auch die Möglichkeit, die Container nach ihrer Ankunft nach und aus Europa und China am Zielort rasch und sicher weiter zu verteilen, für den Transport auf der Schiene. Der Pluspunkt: Die Bahnlogistiklösung wird mit Chinas und Europas Landverkehrsnetzwerken verbunden.

Die Kontakte nach China reichen weit zurück: Die Deutsche Bahn ist dort schon seit 1966 tätig. Ihre Logistiktochter DB Schenker beschäftigt 6.200 Mitarbeiter in dem Land und verfügt dort über ein dichtes Netz von Geschäftsstellen in 67 Städten in allen wichtigen Wirtschaftsregionen. Darunter sind 92 Logistikstandorte, mit einer Gesamtlagerfläche von rund 790.000 Quadratmetern.

Beim Bau der Metro Shanghai hat die Bahn ebenfalls mitgewirkt, genauso wie bei der Entwicklung des Hochgeschwindigkeitsnetzes in China oder bei der Errichtung des Transrapids in Shanghai. Seit 2015 unterhält die DB ein Einkaufsbüro in Shanghai. Auch die DB Cargo Eurasia ist dort präsent, um die Aktivitäten auf der Schiene zwischen China und Europa zu fördern.

Im Schienengüterverkehr reiste schon 1973 ein erster Container auf der Transsibirischen Eisenbahn. Im Jahr 2008 erreichte ein erster Test-Güterzug aus Peking die Hansestadt Hamburg und im Oktober 2008 erreichte der erste reguläre Containerzug aus Xiangtang mit Computern die Hansestadt. Und seit 2011 bietet die DB regelmäßige Zugverkehre zwischen China und Deutschland an.