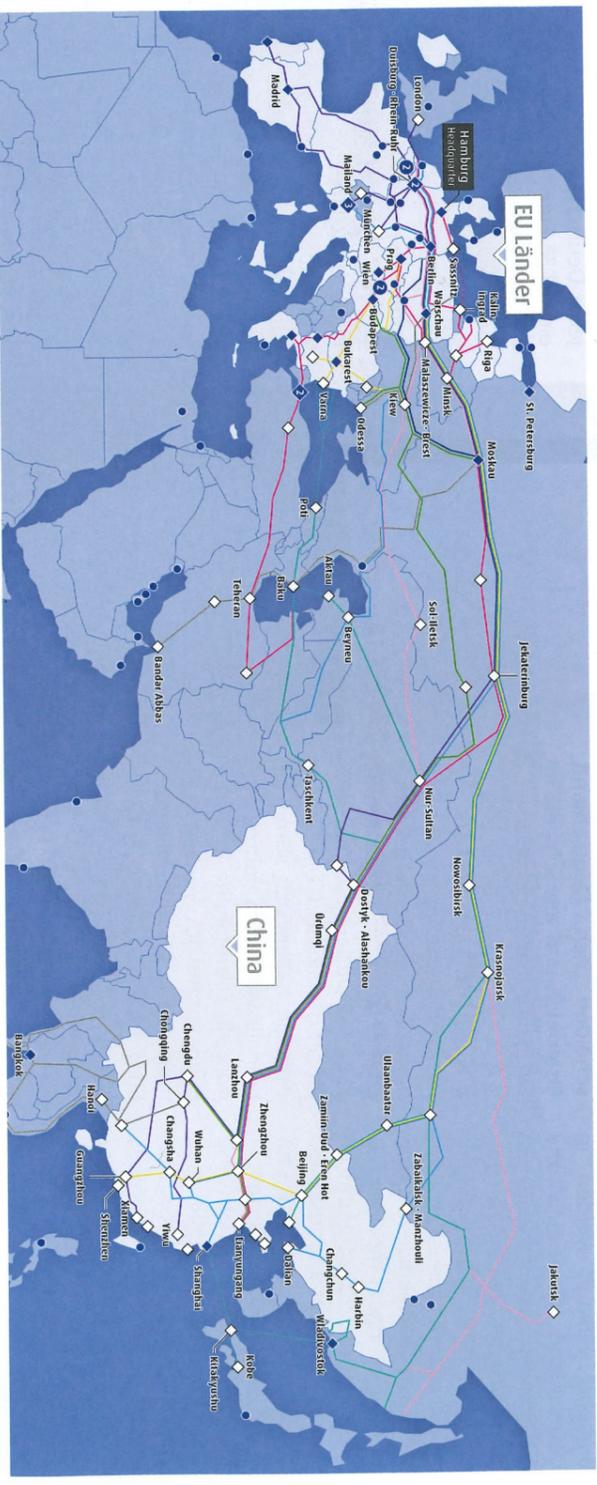


Die Wien–China-Connection

BAHNLOGISTIK: Der Waggonvermieter VTG sieht Wien an prominenter Stelle entlang der Route der Neuen Seidenstraße, wie Hendrik Wehlen, Business Development Manager Eurasia & Far East bei VTG, erklärt.

VON STEFAN MAY

„Österreich ist ein sehr wichtiges Handelsland und bedeutender Verkehrskorridor“, sagt Hendrik Wehlen, Business Development Manager Eurasia & Far East bei VTG, im Gespräch mit *Verkehr*. Immer wieder wird in der Branche die Möglichkeit diskutiert, die Breitspur bis Wien zu führen, doch die EU möchte sich auf den Verkehr über das Baltikum konzentrieren. Deshalb fährt der Großteil des Verkehrs auf der Neuen Seidenstraße über Weißrussland nach Polen und von dort nach Deutschland bzw. nach Duisburg; von dort aus wird anschließend weiterverteilt.



Auf der richtigen Spur
Allerdings fahren auch Züge nach Prag: „Aus meiner Sicht muss der Hub-and-Spoke-Gedanke mehr gelebt werden“, sagt Wehlen. „Wenn ich von China nach Europa gehe und ich habe Ware für Österreich, Ungarn, die Schweiz und vielleicht auch Italien, kann ich Züge direkt nach Wien routen und von da aus verteilen – sei es nach Kroatien, Ungarn, in die Schweiz, die Slowakei und von dort aus nach Rumänien, um die europäische Infrastruktur besser auszunutzen.“ China und Europa haben

dieselbe Spurweite. Dazwischen liegt die Breitspur auf dem Gebiet der ehemaligen Sowjetunion. „Das bedeutet, dass ich neuralgische Haltpunkte habe, wo die Container physisch auf andere Waggons umgeladen werden müssen, die die entsprechende Spurbreite haben“, erklärt der VTG-Manager. „Je mehr ich aber den Transport auf einer einzigen Spurbreite vornehmen kann, desto einfacher sind Handling und Grenzabfertigung.“

Nach Ansicht Wehlens erhält das Schwarze Meer zunehmend eine größere Bedeutung als Alternativstrecke: „Für den Mittelkorridor, der von Kasachstan über das Kaspische Meer nach Aserbaidschan und Georgien führt, gibt es schon diverse Konzepte, die eine Anbindung über das Schwarze Meer nach Europa vorsehen.“ Dadurch entstünde eine mögliche Linie von Bulgarien, Rumänien und Ungarn bis Österreich, um auch Südosteuropa komplett mit einzubinden.

Knotenpunkt Austria

Österreich käme dann eine wichtige Drehscheibenfunktion in der Mitte Europas zu. Denn hinzu käme noch eine wichtige Tangente, die von Russland über Polen nach Italien reicht, ohne Deutschland zu berühren. Diese

Verbindung könnte dann von Österreich aus auch nach Slowenien, Kroatien, Bosnien und Serbien führen. „Das sind genauso wichtige Märkte wie Ungarn und Slowenien“, sagt Wehlen und betont nochmals den Hub-and-Spoke-Gedanken, also die Verbindung zwischen zwei Endknoten A und B (= Spoke/Speiche) nicht auf direktem Weg, sondern über einen Zentralknoten Z (= Hub/Nabe).

Spezialist für Chemietransporte

VTG tritt auf der Neuen Seidenstraße nicht als Operateur auf, sondern bedient sich mehrerer Partner für die Abwicklung: der chinesischen, der russischen, der kasachischen Bahn sowie reinen Seidenstraßen-Operateuren. Für die europäische Strecke wird das Angebot eines der europäischen – staatlichen oder privaten – Bahndienstleisters in Anspruch genommen. Das Unternehmen ist in verschiedenen Geschäftsfeldern tätig. „Es hat sich in den letzten Jahren die chemische Industrie als Kernkundschaft herauskristallisiert“, so Wehlen. Aber auch im Versand von Einzelcontainern von Europa nach China und zurück ist VTG aktiv engagiert. Der Schienenlogistikler vernetzt derzeit die einzelnen Bereiche, um die Synergien der Seidenstraße zu nutzen: Projektlogistik, Tankcontainer sowie Einzelbuchungsverkehre. Auf die Reise geht alles, was an harmlosen Chemikalien im weitesten Sinn in Fässern und auf Paletten in 40-Fuß-Containern verladen werden kann.

Transportdilemma

„Nach wie vor ist es aber schwierig, Flüssigkeiten in Tankcontainern oder auch anderen Behältern mit der Bahn über die Seidenstraße nach China zu

bringen“, berichtet der VTG-Manager.

Um die Neue Seidenstraße zu pushen, subventioniert China – also die Zentral-, Provinz- und Lokalgierung – zwar die Seidenstraßen-Transporte per Schiene. Allerdings gibt es strenge Vorgaben und Vorschriften, zum Beispiel bezüglich des Transports von Flüssigkeiten in Tankcontainern: Es dürfen nämlich keine Gefahrgüter auf der Schiene nach China eingeführt werden, sagt Wehlen. Andernfalls werde an der Grenze umgeladen und die Ware per Lkw weiterbefördert. „Tankcontainer auf der Bahn werden nicht subventioniert, deshalb möchte sie auch niemand“, sagt Wehlen. Innerchinesisch existiere hingegen ein großer Tankcontainer-Heimmarkt. Im Transit oder auf der Schiene sei dieser „Transport jedoch noch nicht erlaubt.“

Auch der Transport von Flüssigkeiten in anderen Behältern ist problematisch. Es werde zwar alles, was Chemie-Standard ist und in Fässern bzw. auf Paletten verpackt werden kann, per Container nach China gebracht, um in den Genuss von den Subventionen für den Transport zu kommen. Aber: Werden die Container über die transsibirische Route bis Wladiwostok



„Chemie und Lebensmittel sind die Wachstumsmärkte“, ist VTG-Manager Hendrik Wehlen überzeugt

mit Anbindung an Shanghai per Shortsea, also im Kurzstrecken-seeverkehr, transportiert, ist diese Transitrouten von den Subventionen ebenfalls ausgeschlossen. Denn subventioniert werden nur Bahntransporte, die durchgängig geführt werden – das heißt konkret: Nur jener Zug, der physisch durch China im West- und Eastbound-Verkehr fährt, erhält auch Förderungen. Da in diesem Fall kein Zug durch China fährt, China Railway also nicht beteiligt ist, gibt es auch keine staatlichen Zugsubventionen.

Laut VTG würden sich die Vorschriften für den Transport von Chemikalien per Schiene jedes Jahr, derzeit sogar fast quartalsweise verschärfen. Es fehle eine Einheitlichkeit der Änderungen, wird seitens VTG bemängelt. Dennoch ist Hendrik Wehlen mit dem Geschäft auf der Neuen Seidenstraße zufrieden: „Es hat sich sehr gut entwickelt. Durch die Pandemie ist eine Renaissance des Bahnverkehrs entstanden. Das ist nicht nur in Europa so, sondern zeigt sich auch auf dieser Tangente“, erläutert er.

Containerversand boomt

„2020 fand eine deutliche Steigerung im Versand von Containern von Europa nach China statt“, berichtet Wehlen. So wurde Anfang Dezember die Marke von 700.000 TEU auf der Schiene im Transit über Russland überschritten, das entspricht einem Plus von 37 Prozent im Vergleich zu 2019. Der Großteil davon entfällt auf Zugverbindungen in der Relation China–Europa–China. Hier stellt die Marke von 500.000 TEU einen neuen Rekord und ein Plus von 60 Prozent im Vergleich zum Vorjahr dar. Auf der Neuen Seidenstraße werden fast ausschließlich Transporte mit 40-Fuß-Containern

abgewickelt. Das werde sich in diesem Jahr ändern, vermutet Wehlen. Die chinesische Bahn habe erkannt, dass der Versand von Standardgütern in Containern zwar viel Geschäft bringe, es aber noch viele andere Nischenmärkte wie die Chemie oder den Lebensmittelbereich gebe. „Das werden aus meiner Sicht die zwei nächsten Wachstumsmärkte sein.“

Die Bahn sei für Chemieprodukte die einzig sinnvolle Alternative zum Schiff. Die Kosten seien zwar etwas höher, aber es ließe sich alles in die Supply Chain für die Kunden einbinden. Zudem dürfe nicht übersehen werden, dass über die Seidenstraße nicht nur Waren von China nach Europa und re-tour geschickt werden, sondern dass auch die Länder entlang der Route bedient werden können.

Nachhaltigkeit zählt

Umpaarige Verkehre mit zu wenig Rückladung nach China gibt es heute nicht mehr. Dafür gibt es zwei Gründe, erläutert Wehlen: Zum einen gestaltet China die Richtlinien für den Seidenstraßenverkehr zunehmend nachhaltiger: „Dass Leercontainer zurückfahren, ist seit ein, zwei Jahren nicht mehr erlaubt. Bedingung für die Subventionen ist, dass man mit einer bestimmten Containeranzahl über die chinesische Grenze fährt, eastwie westbound, und die müssen beladen sein. Ausreichend ist auch nicht mehr, dass nur eine Palette mit 100 Kilogramm geladen ist, denn es wird der Warenwert der Container gemessen.“

Zum anderen habe Europa inzwischen die Zeichen der Zeit erkannt und sei im wahrsten Sinne des Wortes auf den Zug aufgesprungen und entwickle zunehmend mehr Geschäft aus Europa nach China, erläutert Hendrik Wehlen abschließend.