



Foto: Hinhua/ZUMA Press/planet alliance

Kontrolle eines Containerzuges nach Europa: Immerhin 1777 Züge sind es auf dieser Route im Jahr 2016 gewesen

In nur zwei Jahren verfünffacht

Eine neue Studie belegt, dass der **Schienengüterverkehr zwischen Europa und Asien** immens wächst. Mittlerweile laufen die Planungen, Ähnliches auf der südlichen Route über Indien zu erreichen.

Der Markt für Container-Transporte per Bahn zwischen China und Europa boomt. Jeden Monat flattern neue Meldungen auf den Tisch über neue Verbindungen. Allerdings weiß man nicht so genau, ob es sich dabei tatsächlich immer um neue Züge handelt oder ob damit nicht nur bekannt gemacht wird, dass ein paar Container auf einem Zug mitfahren, den es schon lange gibt und der noch freie Kapazitäten hatte.

Von 25.000 auf 145.000 TEU

Eine neue Studie bringt jetzt Licht in dieses Dickicht – und zeigt auf, mit welchem Tempo die Nachfrage nach diesen Transporten per Bahn steigt. Die Unternehmensberatung Roland Berger hat im Auftrag des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC den eurasischen Bahnkorridor genauer unter die Lupe genommen. Für 2016 haben die Experten auf dieser Strecke ein Auf-

kommen in Höhe von 145.000 TEU (20-Fuß-Container) ermittelt, die mit 1777 Zügen befördert wurden. „2014 wurden noch 25.000 TEU transportiert. Damit hat sich also das Aufkommen in nur zwei Jahren mehr als verfünffacht“, sagte Andreas Schwilling, Partner Transportation bei Roland Berger und Autor der Studie.

Der Verkehr findet überwiegend auf den beiden nördlichen Routen statt (siehe auch Karte rechts): zum einen entlang der sibirischen Eisenbahn über Irkutsk bis nach Wladiwostok in Russland oder in den nördlichen Teil von China mit den Metropolregionen Peking und Schanghai. Oder auf der etwas südlicheren Strecke über Kasachstan in die Zentralregionen von China. „Letztere Route ist um 1000 Kilometer kürzer und daher auch die am meisten nachgefragte“, sagt Schwilling.

Einen wichtigen Grund für die hohe Nachfrage nach Transporten per Bahn zwischen Europa und Asien sieht Schwilling vor allem in der kürzeren Fahrzeit: „Damit lässt sich das gebundene Kapital im Vergleich zum Transport per Schiff deutlich verringern.“ Denn während ein Schiff von Schanghai nach Rotterdam gut 30 Tage unterwegs ist (ohne Vor- und Nachlauf),

benötigt der Zug mittlerweile nur noch 16 oder 17 Tage, manchmal sogar noch weniger. „Das ist vor allem für werthaltige Güter wie für Elektronikware, Automobilkomponenten oder weiße Ware ein wichtiger Vorteil“, sagt Sandra Géhénot, Direktorin für Güterverkehr bei der UIC. Damit ist es den Bahnen nicht nur gelungen, die Transitzeiten deutlich zu verringern. Vor zehn Jahren benötigten die Züge



Roland Berger

„Wir rechnen in den nächsten zehn Jahren mit einem jährlichen Wachstum um 15 Prozent“

ANDREAS SCHWILLING
Partner Transportation bei Roland Berger

noch 24 Tage und mehr. „Mittlerweile fahren die Züge auch stabil, ohne große Verspätungen“, sagt Géhénot. Die Folge: „Auch für den Transport von Waren im E-Commerce-Markt und damit also von Stückgütern ist die Bahn zwischen Europa und China zunehmend eine Alternative“, sagt Géhénot, „den Kunden ist die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der Züge wichtiger als eine weitere Verkürzung der Transitzeit. Denn Verspätungen können das gesamte System ins Wanken bringen.“

Wobei die UIC-Direktorin durchaus noch Potenzial sieht, die Transitzeiten zu verringern: durch Verbesserung der Infrastruktur, durch eine schnellere Zollabwicklung oder Vereinheitlichung der nationalen Bestimmungen. Doch hier sind keinesfalls nur die asiatischen Staaten oder Russland gefordert: „Wir haben in den Interviews mit den Beteiligten immer wieder zu hören bekommen, dass es in Europa viele Probleme gibt, etwa Verspätungen oder Kapazitätsengpässe, zum Beispiel im Terminal in Brest“, sagt Schwilling.

2000 bis 3000 Dollar für einen Container

Die Aussichten für Transporte von Containern per Bahn zwischen Europa und Asien schätzt er weiterhin als gut ein: „Wir rechnen in den nächsten zehn Jahren mit einem jährlichen Wachstum um 15 Prozent“, so der Bahnexperte. Dann würde



Mehr zum Thema finden Sie im Dossier „Railcargo“

www.verkehrsrundschau.de/dossiers

das jährliche Aufkommen im Jahr 2027 640.000 TEU betragen.

Das ist eine mittlere Szenario-Schätzung. Die setzt voraus, dass die Verkehre weiterhin finanziell unterstützt werden aus China. Derzeit muss man laut Schwilling für den Transport eines Containers per Bahn etwa 2000 bis 3000 US-Dollar zahlen. Zudem fließen seitens der chinesischen Regionen 1000 bis 1500 Dollar pro Container. Zwar laufen die Zusagen nur noch bis 2020, Schwilling geht jedoch davon aus, dass auch darüber hinaus noch Subventionen gewährt werden, wenn auch nicht wie im bisherigen Umfang.

Ein weiterer Faktor sind die Frachtraten der Seeschifffahrt. „Derzeit liegen die Raten zwischen Schanghai und Rotterdam unter 1000 Dollar pro TEU“, sagt der Experte. „Wenn die Preise wieder steigen und 1500 Dollar oder mehr erreichen, würde natürlich das Interesse der Verlager an der Alternative Schiene zunehmen.“

Künftig Lebensmittel und Gefahrgut?

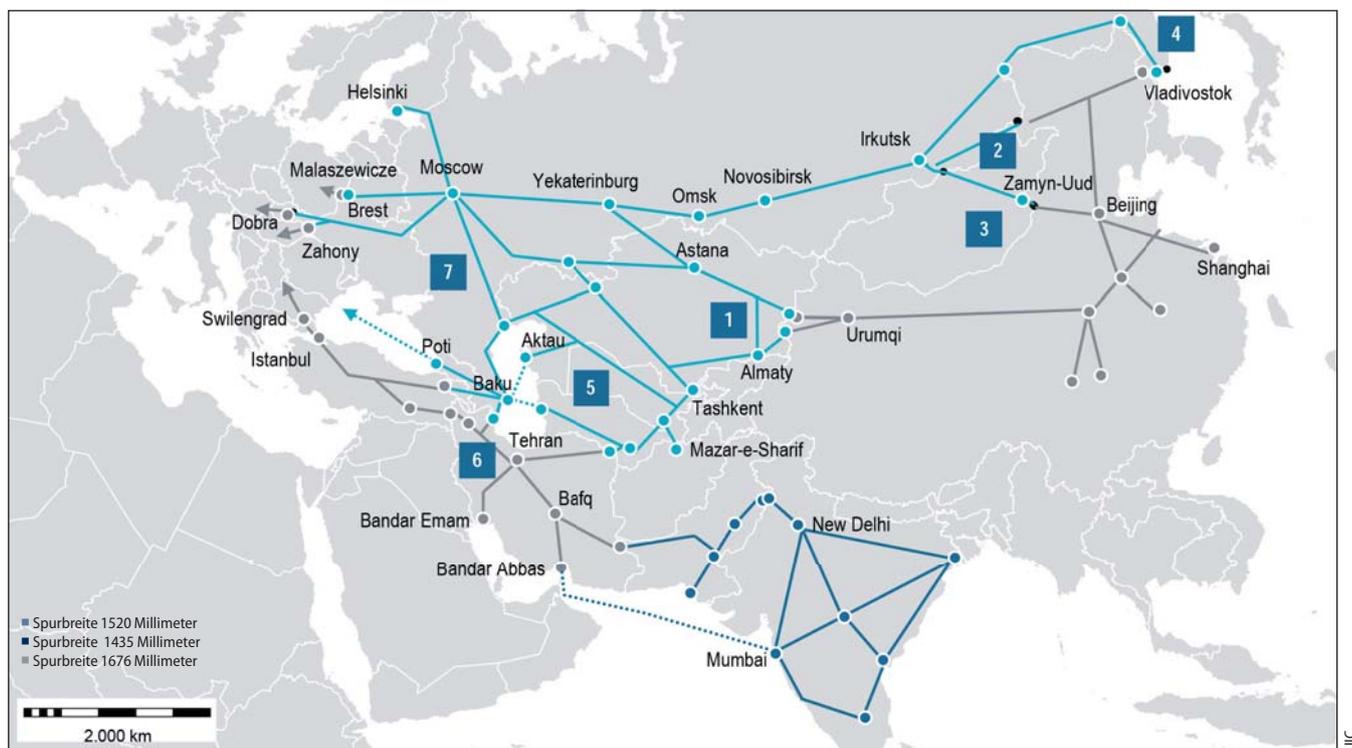
Zudem sieht Schwilling auch Potenzial für weitere Gütergruppen. „Der Transport

von Lebensmitteln ist vorstellbar, wenn auch Reefer-Container zum Einsatz kommen. Außerdem ist die Beförderung von Gefahrgut derzeit nicht erlaubt, weshalb viele chemische Güter noch nicht als Transportgut infrage kommen.“

Für Géhénot ist die positive Entwicklung dieses Korridors auch ein Beispiel dafür, wie Schienengüterverkehre entwickelt werden müssen, auch in Europa: „Das Wachstum für die Güterbahnen liegt auf den langen, internationalen Routen. Deshalb müssen wir länderübergreifend an Korridor Konzepten arbeiten und aufhören, nationale Egoismen in den Vordergrund zu stellen.“

Eine Philosophie, die auch für die Entwicklung der Transporte auf der Seidenstraße über die Türkei, Iran bis nach Indien Gültigkeit hat. „Noch fahren dort nur Probezüge. Aber damit ist die Situation ähnlich wie vor zehn Jahren auf den nördlichen Strecken“, sagt Géhénot. Auch Schwilling geht davon aus, dass sich hier Verkehre entwickeln werden: „Transporte von und nach Indien per Bahn haben genauso ihren Reiz wie von und nach China.“ Immerhin soll laut der Roland-Berger-Studie das jährliche Volumen auf der Indienstrecke im Jahr 2027 schon 19.000 TEU betragen.

Michael Cordes



Auf den nördlichen Routen 1 sowie 2/3/4 rollen derzeit die meisten Güterzüge. Auf den südlichen Routen 5, 6 und 7 fahren bislang nur einige Demo-Züge