

Dritter Sonderzug ins Reich der Mitte

Der weite Gütertransport auf der Schiene ist zwar teurer, aber schneller als der Seeweg.

Dieter Fockenbrock
Düsseldorf

Wenn am Hamburger Burchardkai einer der neuen Mega-Containerfrachter anlegt, müssten über 300 Eisenbahnzüge bereitstehen, um diese gigantische Fracht abzufahren.

Bis zu 18 000 Standardcontainer bringt ein Einziger dieser Riesen mit, meist kommen sie aus Asien, vor allem aus China. Gerade eine Woche ist es her, da feierte die Hansestadt die Fertigstellung ihres größten Containerterminals, anderthalb Kilometer Kaimauer, 15 Kranbrücken, 85 Millionen Euro Investition.

Geradezu bescheiden dagegen am Montag der Start des Linienverkehrs zwischen Zhengzhou und Hamburg auf der Schiene. Ohne großes Tamtam lief der Zug mit rund 50 Containern ein. Nicht einmal der Vorstandschef der Bahn, Rüdiger Grube, ließ sich blicken. Auch Hamburgs Erster Bürgermeis-



Güterzug in Zhengzhou: Auf der Schiene brauchen die Container maximal 19 Tage bis Hamburg, die Seefracht ist doppelt so lange unterwegs.

ter Olaf Scholz (SPD) nicht. Dabei ist die Landverbindung zwischen Deutschland und China ein hochinteressantes Geschäft. Für die Deutsche Bahn wie für die Industrie.

Auf dem Schienenweg sind die Container maximal 19 Tage unterwegs. Die Seefracht braucht doppelt so lange. Bei Aktionswaren für

den Textilhandel oder bei Zulieferern mit knappen Fristen ist das ein echtes Problem.

Da bietet sich der viel schnellere Bahntransport an, auch wenn die Kosten pro Container 50 Prozent über denen des Seetransports liegen. Das Interesse wächst. Mit der Linie Hamburg-Zhengzhou betreibt

die Bahn jetzt drei Containerverbindungen ins Reich der Mitte. Von Duisburg nach Chongqing und von Leipzig nach Shenyang ist die Frachtochter Schenker Rail schon seit Jahren unterwegs.

Die Linien nach Duisburg und Leipzig wurden anfangs für Großkunden eingerichtet. Der Computerhersteller HP schickte elektronische Bauteile aus China ins Rheinland, BMW versorgte sein Werk in Shenyang mit vorgefertigten Fahrzeugteilen. Das macht den Aufbau einer Verbindung über 10 000 bis 12 000 Kilometer einfacher und wirtschaftlich nicht so riskant. Inzwischen kann jeder Kunde diese Züge buchen.

Diese transeurasische Landbrücke bietet für die Wirtschaft zudem eine Alternative zum Seeweg, weil die Industrie in China von der Küste ins Hinterland wandert. Allein die Anfahrt zu den Häfen nimmt dann bis zu drei Tage in Anspruch - in der Zeit haben Züge nach Deutschland bereits das Land verlassen.

Und mancher Besteller chinesischer Waren wird sich in diesem Sommer geärgert haben, dass er nicht den Landweg wählte. Viele Containerfrachter auf der Asienroute hatten tagelange Verspätung, unter anderem wegen Schlechtwetter. In den wichtigsten Nordhäfen Hamburg und Rotterdam herrschte zuweilen Chaos. Tausende Container mussten zwischengelagert werden, weil die Fahrpläne durcheinandergelassen waren. Die Containerstaus waren bis weit ins Hinterland zu spüren. Wer da knapp mit Terminen war, hatte große Probleme.

Die drei Chinalinien der Bahn werden in enger Zusammenarbeit mit den chinesischen und russischen Staatsbahnen betrieben. Ein großer Teil der Strecke führt durch Russland. Die Deutsche Bahn hat schon deshalb kein Interesse an einer weiteren Verschärfung der Konfrontation mit Russland wegen der Ukraine-Krise. Bahnchef Grube mahnte bereits im Frühjahr eine Deeskalation in dem Konflikt an.