Gütertransport

Vom Duisburger Hafenkai in die Volksrepublik

Die Deutsche Bahn will den Containerverkehr mit China kräftig ausbauen. Europas größter Binnenhafen dürfte davon besonders profitieren.

Dieter Fockenbrock, Düsseldorf

Das Ruhrgebiet leidet unter dem Niedergang von Kohle und Eisen. Die meisten Stahlwerke sind verschwunden, die letzte Zeche schließt in zwei Jahren. Ganz im Westen aber wächst Neues auf dem Boden der Montanindustrie. Und das hat viel mit dem neuen großen Spieler auf dem Weltmarkt zu tun: China.

Neun Züge rollen jede Woche aus dem Reich der Mitte an die Verladekais des Duisburger Hafens und in umgekehrter Richtung. Sie bringen vor allem Elektronik für Europas Konsumenten, transportieren Maschinen und Bauteile in umgekehrter Richtung. Auf „Logport 1“, wo noch vor wenigen Jahren stillgelegte Thyssen-Werksanlagen vor sich hin rosteten, blüht der Chinahandel. Der Duisburger Hafen ist im 300sten Jahr seines Bestehens wichtigste Drehscheibe für den Chinaverkehr auf der Schiene.

Geht es nach der Deutschen Bahn, die die meisten der Züge aus Deutschland mit Zielorten in China betreibt, wird der größte Binnenhafen Europas auch in Zukunft einer der zentralen Umschlagplätze für den Handel mit Asien sein. In diesem Jahr werden erstmals nach Angaben der Bahn 40 000 Container per Zug die bis zu 12 000 Kilometer lange Route durch Polen, Weißrussland, Russland, Kasachstan und die Mongolei absolviert haben. Bis 2020 sollen es jährlich 100 000 Container sein.

Neue Seidenstraße geplant

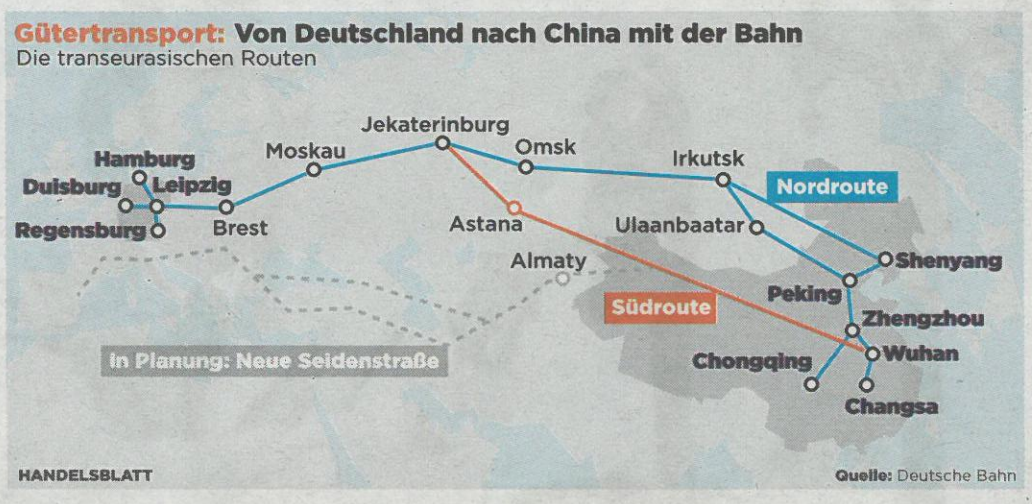
Die kommen nicht alle in Duisburg an. Auch Regensburg und Hamburg werden von den Containerzügen angesteuert. Doch Duisburg war das erste Ziel einer solchen Überland-Verbindung. Und Hafenchef Erich Staake hofft, dass der Umschlagplatz am Niederrhein davon in Zukunft besonders profitieren wird.

Deshalb hat Duisport, die Hafengesellschaft Duisburgs, damit begonnen, Kooperationen vor allem auf der neuen Seidenstraße gen China aufzubauen. Die geplante Reaktivierung der historischen Seidenstraße als dritte Route gen China, diesmal allerdings auf Schienen, wird weitere Länder wie die Türkei in das Transportnetz einbinden. Logistikzentren entlang dieser Strecke sollen zusätzliche Fracht auf die Schiene bringen.

Die Fahrten über die bis her befahrenen 10 000 bis 12 000 Kilometer langen Strecken dauern in der Regel zwischen zwölf und 16 Tagen, inklusive mehrerer Verladungen der Container auf Waggons mit anderen Spurweiten. Ein Containerschiff könnte zwar zehn bis achtzehntausend Container laden, bräuchte aber in etwa die doppelte Zeit für die Fahrt. Branchen, beispielsweise die Textilindustrie mit zeitsensiblen Gütern wie Aktionswaren oder auch kapitalintensive Waren wie Automobilteile und Elektronik, ist das zu lang. Sie suchen nach Alternativen.

Seit 2011 liefert die Deutsche Bahn deshalb im Auftrag der Autoherstellers BMW Fahrzeugteile aus Leipzig und Regenburg in das BMW-Montagewerk Shenyang im Westen Chinas. Deutsche Autohersteller zerlegen jährlich mehr als 63 000 Fahrzeuge vor dem Export in sämtliche Einzelteile, um die Importzölle zu umgehen. „Complete Knock Down“ (CKD) nennen das Fachleute. BMW etwa lässt vorzugsweise 1er-Modelle in Einzelteilen per Zug nach Shenyang bringen.

Dort investierte Schenker inzwischen 20 Millionen Euro in eine neue Logistikdrehscheibe, um auch andere Autohersteller und Zulieferer mit Bauteilen zu versorgen. Auf dem Rückweg kann der Zug dann Computertechnik von Hewlett Packard (HP) und Asus aus dem chinesischen Chongqing abholen, um sie gut zwei Wochen darauf im Duisburger Hafen abzuliefern.



Anzeige

*Elite Report: Die Elite der Vermögensverwalter 2017.