

Bahnverkehr | 26.07.2012 | Lesezeit 2 Min.

Die eiserne Seidenstraße

Die Seidenstraße zwischen Europa und Asien soll als Schienenweg wiederbelebt werden. Denn die Bahn ist schneller als das Schiff in China und günstiger als das Flugzeug. Einige deutsche Firmen nutzen diesen Weg bereits, werden aber noch an den Grenzen ausgebremst.

Über Jahrhunderte war die Seidenstraße die wichtigste Handelsroute zwischen Europa und Asien (Kasten). Heute wird stattdessen meist der Seeweg genutzt. Allein im Hamburger Hafen werden auf der Nord-Ost-Asien-Route jedes Jahr fast vier Millionen Container umgeschlagen. Hamburg, Rotterdam, Antwerpen und all die anderen Häfen werden durch diese riesigen Mengen zum Nadelöhr, denn der Ausbau der Verbindungen ins Hinterland kann mit dem steigenden Container-Aufkommen nicht mehr Schritt halten. In China gibt es ähnliche Probleme.

Hinzu kommt, dass in China vor allem die Küstenregionen boomen und die chinesische Regierung nun dafür sorgen will, dass das Binnenland aufschließt. Durch die staatliche Förderpolitik und gestiegene Lohnkosten in den Küstenregionen wandert die Produktion vermehrt in das chinesische Binnenland ab - der Transport muss also teilweise über Land gehen.

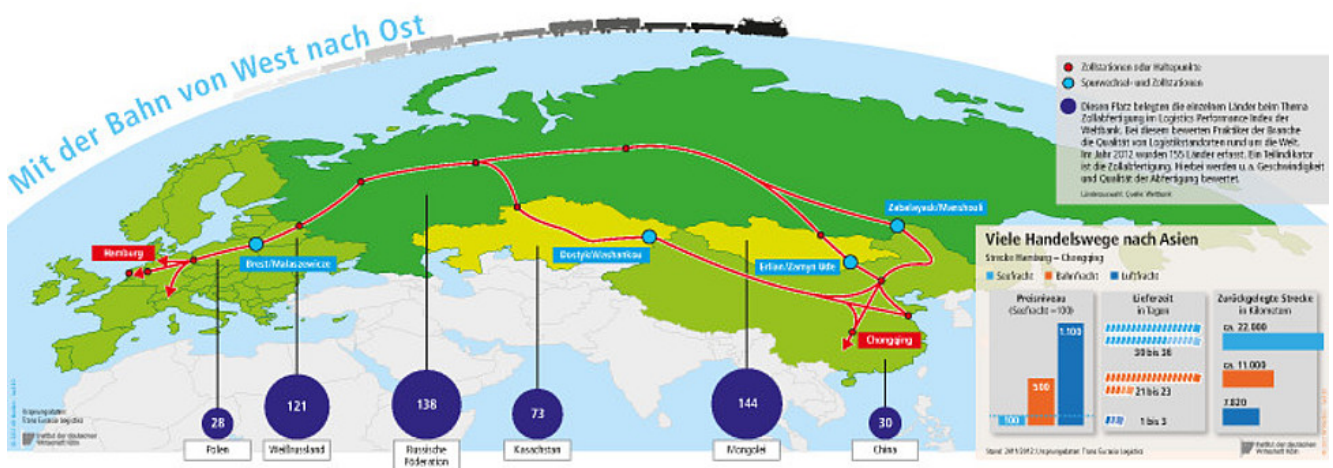
Eine besonders wichtige Rolle spielt dabei Chongqing im Süden des Landes: Die größte Stadt der Welt ist Produktionszentrum und Handelsknotenpunkt. Doch der Transport der Waren bis zum Hafen in Shanghai dauert drei Tage.

Genau deshalb rückt die alte Seidenstraße wieder ins Blickfeld. Was zu Marco Polos Zeiten mit Kamelen erledigt wurde, macht heute die Bahn: Der Transport auf der Schiene ist zum einen schneller als der preisgünstigere Seetransport und zum anderen

billiger als die schnellere Luftfracht.

Der Schienenweg nach China wird zunehmend genutzt – entweder über die Transsibirische Eisenbahn oder die südliche Route nach Zentralchina (Karte):

Derzeit fährt täglich ein Güterzug mit Autoteilen von Leipzig ins 11.000 Kilometer entfernte Shenyang und ist für diese Strecke zwischen 21 und 23 Tage unterwegs. Auch die Strecke Duisburg-Chongqing wird regelmäßig bedient.



Der Schienenverkehr ist für einige Gütergruppen künftig eine echte Alternative im Asienhandel. Noch sind die Kapazitäten allerdings beschränkt: Ein Güterzug kann 200 Standardcontainer befördern, große Schiffe weit über 10.000.

Zudem ist der Weg über die eiserne Seidenstraße auch mit Problemen belastet. So müssen die Züge auf der Strecke mehrere Zollgrenzen überschreiten. Vor allem auf dem Weg nach China gibt es häufig Probleme, was auch der Logistics Performance Index der Weltbank zeigt, der Logistikstandorte bewertet und etwa deren Geschwindigkeit bei der Zollabfertigung untersucht (Grafik).

Auf dem Weg von Europa nach China fährt die Bahn durch Weißrussland, Russland, die Mongolei und Kasachstan - und muss damit durch einige der kritischsten Zollabfertigungen der Welt.

Hinzu kommt: Im Gebiet des alten Zarenreichs fährt die Bahn auf einer anderen Spurbreite als in Europa und China. Die Züge müssen mindestens zweimal umgesetzt werden, was Zeit und Geld kostet. Wenn aber die administrativen Hindernisse konsequent angegangen werden, etwa durch einen einheitlichen Frachtbrief, sollte die Reise in 12 bis 15 Tagen möglich sein. Das wäre doppelt so schnell wie mit dem Schiff.

Die Seidenstraße

Ihren Namen erhielt die Seidenstraße zwar erst 1877 von dem Geografen Ferdinand Freiherr von Richthofen - genutzt wurde die älteste Handelsroute der Welt aber schon um 100 v. Chr., als die ersten Karawanen von der damaligen chinesischen Hauptstadt Chang'an, dem heutigen Xi'an, in Richtung Mittelmeer starteten. Die Seidenstraße ist nicht nur eine Route, sondern ein Netz aus Handelswegen, und führt u.a. durch China, Indien, Pakistan, Usbekistan und die Türkei. Die alte Seidenstraße - von Xi'an bis Rom - ist 10.000 Kilometer lang. Das gesamte Netz der Handelsroute misst 140.000 Kilometer. Mit Kamelen wurden neben Seide auch Jade, Keramik, Gewürze, Gold und Glas transportiert. Der verstärkte Seehandel machte die beschwerliche Reise über die Seidenstraße spätestens ab dem 15. Jahrhundert immer weniger notwendig. Erst in jüngster Zeit hat die alte Route wieder an Bedeutung gewonnen - zuerst für den Tourismus, dann als Handelsweg.

Kernaussagen in Kürze:

- Die Seidenstraße zwischen Europa und Asien soll als Schienenweg wiederbelebt werden.
- Derzeit fährt täglich ein Güterzug mit Autoteilen von Leipzig ins 11.000 Kilometer entfernte Shenyang und ist für diese Strecke zwischen 21 und 23 Tage unterwegs. Auch die Strecke Duisburg-Chongqing wird regelmäßig bedient.
- Auf dem Weg von Europa nach China fährt die Bahn durch Weißrussland, Russland, die Mongolei und Kasachstan.