

Es ist immer ein gutes Zeichen, wenn es für eine Veranstaltung mehr Anmeldungen als Plätze gibt: Das Thema scheint gut gesetzt zu sein. Dem Pekinger Büro der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) ist dies gelungen, obwohl die Einladungen sehr kurzfristig auf den Weg gebracht wurden. Beim Sino-German Intermodal Transport Forum im Juni in Peking waren 150 Plätze zu wenig kalkuliert.

Das Thema „Intermodal“ steht seit Jahren ganz weit oben auf der Liste der chinesischen Verkehrsplaner. Kein Wunder: Der Güterverkehr entwickelt sich in eine besorgniserregende Richtung. Zwischen 2004 und 2014 hat sich der Anteil der Schienentransporte nahezu halbiert, die Straßentransporte haben sich verdreifacht. Weder Bahn noch Schifffahrt können der Straße Konkurrenz machen: Der LKW hängt sie in puncto Flexibilität, Flächendeckung, Schnelligkeit und Zuverlässigkeit ab.

Die Konsequenzen sind gravierend. Inzwischen verbraucht der Güterverkehr in China genauso viel Energie wie der Personenverkehr, 14 Mio. LKW sind auf chinesischen Straßen unterwegs, mehr als ein Drittel aller Wege werden dabei ohne Fracht zurückgelegt. Lösungsansätze wie intermodale Logistikkonzepte oder Industriekoperationen sind noch relatives Neuland für China.

Der Druck auf politische Entscheider, den Güterverkehr in China effizienter zu gestalten, ist entsprechend hoch. Klimaschutz, die Verbesserung der Luftqualität und eine effizientere Infrastrukturnutzung sind zentrale Ziele der Regierung. Gleich mehrere nationale Strategien zielen darauf ab, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten.

Die in Deutschland bekannteste Initiative dürfte Belt and Road sein. Diese „grüne Seidenstraße“ ist mehr als eine Straßenverbindung zwischen Europa und China: Sie stellt für neue Zugverbindungen nach Europa Anschubfinanzierungen bereit.

Nationale Langfriststrategien

Weniger bekannt, aber mindestens genauso bedeutsam sind die nationalen Langfriststrategien, die sogenannten Fünfjahrespläne der chinesischen Regierung. Der nationale Plan zum Klimawandel sowie der Logistikkentwicklungsplan haben beide eine Laufzeit bis zum Jahr 2020. Neben der Förderung neuer Landbrücken bildet die Entwicklung eines landesweiten Netzes von Containerterminals und Güterverkehrszentren (GVZ) einen Schwerpunkt im laufenden Fünfjahresplan. Die Zentralregierung will noch in diesem Jahr einen Leitfaden zur Umsetzung veröffentlichen.

Nun muss nicht jede Schraube für jedes Rad neu erfunden werden. China greift deshalb gern auf die jahrzehntelangen Erfahrungen beispielsweise Deutschlands in Sachen intermodale Verkehre zurück: Wie entwickelt man ein leistungsfähiges Netz von Güterverkehrszentren? Welche Einflussmöglichkeiten hat die öffentliche Hand hier in der Planungsphase? Wie werden Binnenhäfen eingebunden? Welche Transport- und Umschlagtechniken haben sich bewährt? Wie hoch müssen Fördermittel angesetzt werden, damit private Investoren anspringen? Das Verkehrsteam der GIZ arbeitet zu diesen Themen im Auftrag des Bundesumweltministeriums bereits seit einiger Zeit sehr eng mit der obersten Verkehrsbehörde Chinas zusammen.

Nun also der Praxistransfer in Peking - organisiert von der GIZ in Zusammenarbeit mit der China Communications and Transportation

Rund 11 000 km vor der Nase:
Abfahrt eines Containerzugs
in Wuhan mit Ziel Duisburg.



China braucht mehr intermodale Verkehre

Vermittler GIZ: Verkehrsplaner suchen Erfahrungsaustausch mit deutschen Experten

Association (CCTA) und der China Container Industry Association (CCIA). Wie der aussehen kann, zeigt ein Blick auf die Behältertypen. In China werden bislang ausschließlich Container mit Iso-Abmessungen per Bahn transportiert. In Europa haben sich hingegen auch Wechselbehälter und vor allem kranbare Sattelaufleger durchgesetzt - alle standardisiert und damit auf die verbreiteten Umschlagssysteme abgestimmt.

Entsprechend angeregt diskutierten die Teilnehmer mit Clemens Bochynek, Geschäftsführer der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV), über Behältertypen und Umschlagssysteme. Und hörten mit Interesse den Vortrag von Ma Zhenyu von Cargobeamer: Er stellte die in Deutschland entwickelte Technik zum horizontalen Umschlag nicht kranbarer Sattelanhänger vor. Cargobeamer ist in China über ein Joint Venture mit einem privaten Waggonbauer aktiv und plant dort den Bau eigener Terminals.

Auch die Frage, welchen Rahmen die Verkehrspolitik für erfolgreiche intermodale Verkehre setzen muss, beschäftigt die Planer in China. Auf großes Interesse stößt dabei offensichtlich die Deregulierung des Eisenbahnmarktes - da ist ein dickes Brett zu bohren. Ralf-Charley Schultze, Präsident des europäischen Verbands der Kombioperatoren UIRR, berichtete über die Erfahrungen in der EU - und die sind ja nicht nur positiv.

Letztlich werden die Landbrücken als Alternativen zum deutlich längeren Seeweg ein vorrangiges Thema zwischen deutschen und chinesischen Intermodalexperthen bleiben. Nach offiziellen chinesischen Angaben gibt es derzeit bis zu 39 Intermodalverbindungen nach Europa. Freilich werden nur 13 davon regelmäßig bedient, schätzt Tan Xiaoping vom Forschungsinstitut des chinesischen Verkehrsministeri-

ums (siehe Infobox) - Voraussetzung dafür, dass die Schiene im Wettbewerb mit dem Seeschiff bestehen kann.

Eine ganz andere Frage ist, ob und wie diese Transportangebote nachhaltig stabilisiert werden können. Noch gibt es viel Schwung durch das hohe politische Interesse und die Anschubfinanzierung. Eine der größten Herausforderungen ist die Paarigkeit der Verkehre. Zwar gibt es bereits einige erfolgversprechende Beispiele für Rückladungen in Richtung China, etwa bei Automobilzulieferern oder der chemischen Industrie. Ob diese Ansätze jedoch langfristig für einen wirtschaftlichen Betrieb aller bisherigen und geplanten Verbindungen ausreichen, bleibt abzuwarten.

Die GIZ hat aber auch ein ausgeprägtes Interesse deutscher Unternehmer an den Schienenverbindungen im Verkehr mit China ausgemacht, bietet sich hier doch eine Alternative zur günstigen, aber langen Seereise und zum schnellen, aber teuren Flugzeug. Auch vom Aufbau intermodaler Strukturen im Land versprechen sich deutsche Marktteilnehmer gute Geschäfte.

Expertenbeirat initiiert

Am Rande des Pekinger Forums hat die GIZ deshalb einen Expertenbeirat initiiert, der das chinesische Verkehrsministerium bei der Umsetzung seiner ambitionierten Ziele unterstützen soll. Bis zum Herbst dieses Jahres soll das Aufgabenspektrum des Beirats konkretisiert werden. Unter Leitung der GIZ China soll es dabei ausdrücklich auch um die Förderung bilateraler Kooperationen im Privatsektor gehen.

Diese Züge rollen

Regelmäßige Zugverbindungen China-Europa im Rahmen der Belt and Road Initiative:

- Chongqing-Duisburg
- Chengdu-Nürnberg-Tilburg
- Xiamen-Chengdu-Hamburg
- Wuhan-Hamburg-Duisburg-Lyon
- Suzhou-Warschau
- Changsha-Hamburg
- Hefei-Hamburg
- Harbin-Hamburg
- Shenyang-Hamburg
- Xian-Warschau-Hamburg
- Yiwu-Duisburg-Madrid
- Zhengzhou-Hamburg
- Lianyungang-Chengdu/Chongqing-Herne

Steffen Nestler ist Geschäftsführer der Deutschen GVZ-Gesellschaft mbH, Dresden. **Sandra Retzer** ist Leiterin des Clusters nachhaltige Urbanisierung, Verkehr und Energie der GIZ GmbH, Peking.