

Schienesische Medizin

Mit welchem Mittel Kopf + Lübben Cargo Services verzweifelten Fernost-Importeuren hilft

Artikel von Timon Heinrici, DVZ 61/2016

Abdruck mit freundlicher Genehmigung der DVZ

„Bahn? Geht denn das?“ An skeptische Fragen wie diese sind Michael Guttrof, Geschäftsführer, und Anja Krüger, Seefracht-Importleiterin am Standort Bremen des Bremer Speditionsunternehmens Kopf & Lübben, gewöhnt. Die Skepsis bekommen sie immer dann zu spüren, wenn die beiden Speditionskaufleute ihren Kunden, meist Handelsunternehmen in Europa, oder deren Lieferanten, den Transportweg Schiene für Sendungen aus China vorschlagen.

Als K&L vor rund drei Jahren mit den ersten Bahntransporten startete, war die Geschäftsführung selbst skeptisch. Guttrof und Krüger hatten Zweifel, dass die Sendungen zur rechten Zeit eintreffen würden.

Die Zweifel sind mittlerweile verflogen, denn Guttrof und Krüger erlebten eine positive Überraschung: Der erste Probetransport traf einen Tag früher ein als avisiert. Stabile Fahrpläne – so lernten sie schnell – sind auf der Schiene von und nach Fernost der Regelfall. „Wir verladen fast täglich aus China, die Züge sind superpünktlich, die Laufzeiten werden ständig kürzer“, preist Krüger die Bahn. Derzeit dauert der Transport in Richtung Europa ab Zhengzhou 12 bis 15 Tage, von den anderen Terminals sind es meist 15 bis 16 Tage, im Fall von Xiamen auch 20 Tage. Hinzuzurechnen sind 3 bis 4 Tage „closing time“ vor Abfahrt (was dem Seetransport entspreche), erläutert Krüger. Im Export nach China müssen für den Nachlauf nach Peking und Shanghai 2 Tage, nach anderen Empfangsorten 3 Tage einkalkuliert werden.

Notfalllösung

Inzwischen ist „Bahn“ fester Bestandteil im Angebot der Spedition. Sie kommt immer dann ins Spiel, wenn Liefertermine einzuhalten sind und der Transport als Seefracht aus China zu lange dauern würde. Handelsunternehmen bewerben Artikel in Prospekten – bei Erscheinen muss die Ware vor Ort sein.

Mit Luftfracht lässt sich das Problem zwar lösen – allerdings hat diese Lösung auch ihren Preis. Als es jüngst einmal darum ging, 20 t Porzellan „in time“ im 40-Fuß-Container nach Europa zu verfrachten und die verbleibende Zeit für den Seetransport nicht mehr ausreichte, wären für den Transport der Ware ab Werk China bis in die Schweiz auf dem Luftweg rund 60.000 USD fällig geworden – zu dem Zeitpunkt 60-mal mehr als für den Seetransport. Per Bahn traf die Ware dann noch rechtzeitig ein – für etwa 10.000 USD.

Im Vergleich zur Seefracht ist der Schienenweg damit nicht gerade billig. Derzeit kostet der Transport eines 40-Fuß-High-Cube-Containers rund 3.000 bis 6.000 EUR, während für einen Seecontainer nur ein Bruchteil zu berappen ist. Allerdings sind die Bahnfrachten immer mindestens für ein Quartal gültig. Das macht den Bahntransport besser kalkulierbar.

Teilladung auf der Schiene

Kopf & Lübben kann in Zusammenarbeit mit den Kollegen und Partnern in Fernost nicht nur den Versand als Full Container Load (FCL), sondern auch als Teilladung (LCL) auf der Schiene anbieten. Das Bremer Unternehmen agiert sowohl im Import als auch im Export als Befrachter, nicht als Betreiber der Züge – vergleichbar mit dem Non Vessel Operator (NVO) im Seetransport. Gefahrgut und leicht verderbliche Ware werden wegen der Risiken für Mensch und Transportgut nicht angenommen. Das Packen übernehmen die chinesischen Partner, die auch den Bahntransport organisieren. Die Rolle von Kopf & Lübben in Fernost beschränkt sich auf Vorholung und Kennzeichnung der Ware sowie Frachtbrieferstellung. Am Zielterminal in Europa kümmert sich Kopf & Lübben um die Auslieferung und ist außerdem für die Relationen Zhengzhou und Hefei in Hamburg als Release Agent für die Sammelcontainer tätig.

Betreiber der Züge sind chinesische Firmen, an jedem Terminal eine andere, die miteinander konkurrieren. Die jeweilige Bezirksregierung bezuschusst den Bahntransport als Exportförderung. Daher variieren die Transportpreise auf der Schiene pro 40-Fuß-High-Cube-Container zwischen 3.000 und 6.000 EUR.

Aufgrund der Preise ist es auch nicht so einfach, Bahntransporte zu verkaufen. „Firmen, die nicht in Not sind, warten lieber“, ist Krügers Beobachtung. Andererseits wundert sie sich, was trotzdem alles per Bahn nach Europa gebracht wird, auch wenn der Warenwert gering ist. „Neulich haben wir billige Plastikpistolen gefahren, mit denen sich Ketchup auf Teller bringen lässt.“ Denn im Fall verspäteter Lieferung wären hohe Vertragsstrafen fällig geworden.

Zehn starke Relationen

Die Traditionsstrecke für Kopf & Lübben ist die Verbindung Zhengzhou-Hamburg. Das Speditionsunternehmen kann aber auch zahlreiche andere Terminals in China bedienen. „Beinah wöchentlich kommen neue Verbindungen hinzu“, erklärt Krüger, so zum Beispiel der LCL-Dienst Suzhou-Duisburg, der Ziele in den westlichen Nachbarstaaten Deutschlands erschließt. Zehn gut gebuchte Verbindungen von China nach Hamburg listet eine Unternehmensdarstellung auf. Abgangsorte sind neben Zhengzhou vor allem Wuhan, Chongqing, Hefei, Changsha, Suzhou, Harbin, Shilong/Shenzhen und Xiamen. Die meisten davon werden auch in umgekehrter Richtung bedient.

Inzwischen macht bei Kopf & Lübben der Bahntransport im Fernost-Importverkehr – in Aufträgen gerechnet – etwa ein Drittel des Geschäfts aus; zwei Drittel entfallen weiterhin auf die Seefracht, Luftfracht und LKW-Charter. „Wir sind nicht die einzigen, die so was können“, räumt Guttrof ein. Allerdings kommt es selten vor, dass Wettbewerber alle Stationen anbieten. „Wenn es dann ins Detail geht – Relationen, LCL, FCL, Dokumentation – trennt sich die Spreu vom Weizen“, lautet die Erfahrung des Speditionsmanagers.

Das haben auch Handelsketten bemerkt, die an Kopf & Lübben wegen der Größe sonst vielleicht nicht herangetreten wären. „Die haben gehört, da geht was, und wollen das einmal ausprobieren, um zumindest eine Alternative zu haben“, berichtet er. Und manche bleiben dann dabei.

Für Kopf & Lübben hat sich der Fernostverkehr per Bahn zu einer interessanten Erweiterung des Angebots entwickelt. „Eine Nische, aber eine wichtige“, charakterisiert Guttrof das Geschäft. Wichtig auch, weil bei Konzernausschreibungen die Umweltzertifizierung nach der Norm 14001 an Bedeutung gewinnt. Dafür müssen Bahntransporte nachgewiesen werden. Mit den China-Zügen gelingt das überzeugend.

Kopf & Lübben GmbH

Das Unternehmen wurde 1976 in Bremen gegründet. Außer am Stammsitz unterhält das inhabergeführte Unternehmen weitere Büros in Hamburg, Frankfurt, Hongkong und an 14 Standorten in China. In Deutschland erzielte Kopf + Lübben Cargo Services 2015 mit 45 Mitarbeitern einen Umsatz von knapp 35 Mio. EUR. Als global agierender Full-Service-Provider entwickelt Kopf + Lübben Cargo Services Transportlösungen in den Bereichen Seefracht, Luftfracht, Land- und Bahnverkehre sowie im Supply Chain Management. Vor kurzem wurde das Leistungsportfolio um die Bereiche E-Commerce und E-Fulfillment für den chinesischen Markt erweitert.