

Insbesondere medizinische Güter gefragt

Wie die Seidenstraße auch in der Pandemie für Hellmann an Bedeutung gewinnt

von Nina Kallmeier



Osnabrück. In der Corona-Pandemie hat sich gezeigt, welche Bedeutung internationale Lieferketten haben – unter anderem nach China. Der Verkehr auf der „neue Seidenstraße“ hat für den Osnabrücker Logistikdienstleister Hellmann in der akuten Corona-Zeit noch einmal deutlich zugenommen, sagt Matthias Magnor.

Gerade erst haben die Europäische Union und China sich auf ein Investitionsabkommen geeinigt, das den Handel zwischen den EU-Mitgliedsstaaten und China fairer machen soll. Denn die Bedeutung des Marktes wächst - das merkt auch der Osnabrücker Logistikdienstleister Hellmann Worldwide Logistics. „Zwischen dem ersten Quartal 2019 und dem ersten Quartal 2020 ist unser Volumen auf der Seidenstraße um 74 Prozent gestiegen“, sagt Hellmann-Manager Matthias Magnor, der im international tätigen Familienunternehmen für die Bereiche Rail & Road zuständig ist.

Bedeutung der Seidenstraße nimmt weiter zu

Die Corona-Pandemie hat an dieser Entwicklung nichts geändert - ganz im Gegenteil: „In der akuten Corona-Zeit hat der Transport auf der Seidenstraße noch einmal einen ordentlichen Schub bekommen“, so Magnor. „Der transkontinentale Schienentransport hat davon profitiert, dass die Luftfrachtkapazitäten so stark eingeschränkt wurden und der Passagiertransport eingebrochen ist.“ Die gecharterten Kapazitäten hätten den Gesamtbedarf an Frachtkapazitäten nicht decken können. „Und wenn dann auch die Seefracht ausfällt, suchen Kunden nach Alternativen, um die Lieferketten nicht abreißen zu lassen. Da kam die eiserne Seidenstraße wie gerufen.“

Schon seit 2013 bietet Hellmann Worldwide Logistics eine Transportverbindung zwischen China (Chengdu, Provinz Sichuan) und Europa (Lodz, Polen) an, seither sind viele weitere Verbindungsstrecken hinzugekommen. Vor gut einem Jahr hatte ein Auftrag für Aufsehen gesorgt: Insgesamt 8000 Sportwagen pro Jahr - rund 11 Prozent des China-Exports - plant Porsche über die „Neue Seidenstraße“ ins Reich der Mitte zu bringen. Beauftragt für den Transport ist Hellmann - dieser Großauftrag ist laut Magnor in der Volumen-Steigerung noch gar nicht eingerechnet.

„Das war für uns schon noch einmal ein Quantensprung. Wir hatten uns von dem Porsche-Auftrag vergangenes Jahr eine gewisse Strahlkraft versprochen und so war es auch“, so Magnor. Nicht nur Automobilhersteller, sondern auch Zulieferer seien vermehrt auf die eiserne Seidenstraße aufmerksam geworden. „Das hat sich sehr positiv auf das Volumenwachstum ausgewirkt.“ Dieses Wachstum habe man - vor Corona - sowohl im Bereich Automobil als auch im Maschinenbau und im Einzelhandel gesehen.

Medizingüter statt Sportwagen von Bedeutung

Die Pandemie hat im Produktspektrum, das Hellmann über die Schiene transportiert, Veränderungen mit sich gebracht „In der Corona-Krise sind Medizingüter wichtiger als Sportwagen“, so Magnor. „Insbesondere bei medizinischen Gütern wie Masken, Kitteln und Desinfektionsmittel hat es einen Boom gegeben. Aber auch eine gestiegene Nachfrage nach Homeoffice-Produkten wie Büroausstattung und Elektronikartikeln konnten wir auf der Seidenstraße beobachten.“

Ein Beispiel für den gestiegenen Bedarf medizinischer Güter ist die Hellmann-Kooperation mit dem Vivantes-Konzern, einem kommunalen Krankenhausbetreiber des Landes Berlin. „Bis Ende Juni haben wir insgesamt drei Millionen Schutzmasken, 137 Millionen Handschuhe und acht Millionen Schutzkittel für Vivantes von China nach Berlin gebracht“, sagt Magnor. Zum Tragen kam dabei ein kombiniertes Konzept verschiedener Verkehrsträger. „Der Erstbedarf wurde per Luftfracht abgedeckt, die weiteren Kubikmeter Fracht kamen per Bahn über die eiserne Seidenstraße. „Der Transport über die Seidenstraße hat sich dabei sehr bewährt, sodass der Auftrag nochmal verlängert wurde und wir nun bis zum Jahresende für Vivantes weitere medizinische Güter von Asien nach Europa transportieren werden - diesmal ausschließlich per Bahn.“

Magnor: Bedeutung der Seidenstraße bleibt

Für Magnor steht fest: Sieben Jahre nach dem Start des Transports auf der eisernen Seidenstraße ist sie „den Kinderschuhen entwachsen und hat sich als dritte Säule des interkontinentalen Transports etabliert“. Ob es möglich sein werde, einen Großteil der Volumina auch nach der Corona-Krise langfristig zu halten, sei heute noch nicht abzusehen, so der Hellmann-Manager. „Viele Unternehmen haben die Transportmöglichkeit jetzt getestet und sehen, dass es funktioniert. Das wird sicher dazu führen, dass der Bahntransport auch in Zukunft genutzt wird.“

Allerdings könne niemand vorhersagen, wie sich die Wirtschaft Chinas und Deutschlands entwickle. „Stockt die Wirtschaft, hat das natürlich negative Auswirkungen auf die Logistik und die Kapazitäten, die bei uns nachgefragt werden.“

Dennoch, die Hoffnung der Osnabrücker ist groß, dass viele, die in der Pandemie erstmals Güter auf der Seidenstraße transportiert haben, diese Möglichkeit langfristig nutzen werden. Man sehe bereits jetzt, dass es zunehmend Anfragen für Konzepte gebe, die auch über die reine Seidenstraße hinausgehen, so Magnor. „Dabei geht es um nachgelagerte asiatische Länder wie Korea und Japan, wo es dann um ein kombiniertes Seefracht-Bahn-Konzept geht.“

Kleinteilige Sendungen mit Potenzial

Was das Produktspektrum angeht, so geht der Hellmann-Manager davon aus, dass Medizingüter weiterhin eine große Rolle auf der Seidenstraße spielen werden. Aber: „Die Automobilindustrie, der Maschinenbau und auch sogenannte consumer goods wie Mode, aber auch elektronische Geräte, bleiben für uns wichtige Warengruppen auf der Seidenstraße.“ Ebenso könnte der Bahntransport für Gebäudeausstattungen und Baustoffe interessant sein. „Das sehe ich für uns als einen sehr attraktiven Markt.“ Eine spannende Entwicklung gibt es laut Magnor auch im Bereich der Sportgeräte- und Freizeitindustrie.

Und in noch einem Bereich sieht der Hellmann-Manager Chancen: „Es gibt auch eine gestiegene Nachfrage nach kleinteiligeren Sendungen, die wir dann als Logistiker konsolidieren und verschicken. Da ist noch großes Potenzial. Nicht jeder Versender kann gleich einen 40-Fuß-Container mit Ware füllen. Gerade in diesem Segment wollen und werden wir weiter wachsen.“

Copyright by Neue Osnabrücker Zeitung GmbH & Co. KG, Breiter Gang 10-16 49074 Osnabrück

Alle Rechte vorbehalten.

Vervielfältigung nur mit schriftlicher Genehmigung.